1/87

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Sonderfahrten 1987



Umgesehen im Bw Riesa

Bei der Fahrt mit dem Zug von Leipzig nach Dresden sieht der interessierte Reisende für einen Augenblick das Bw Riesa. Es befindet sich in Fahrtrichtung rechts innerhalb des Gleisdreiecks Leipzig–Dresden, Döbeln–Riesa und der Verbindungskurve Leipzig–Döbeln. Bereits 1891 entstand an der Riesaer Elbebrücke ein Maschinenhaus. So hießen die Bahnbetriebswerke früher einmal in Sachsen. Es lag auf der anderen Seite des Bahnhofs.

Heute gehört das Bahnbetriebswerk Riesa zu den größten Einrichtungen dieser Art im Rbd-Bezirk Dresden. Neben dem 26ständigen großen Lokschuppen gibt es noch einen weiteren mit sieben Ständen. Hinzu kommt eine Drehscheibe mit einem Durchmesser von 24 m. Riesaer Lokomotiven sind vor allem auf den Strecken in Richtung Nossen, Dresden, Bad Schandau, Döbeln, Großbothen, Karl-Marx-Stadt, Zwickau, Reichenbach, Leipzig, Falkenberg (Elster), Elsterwerda, Doberlug-Kirchhain, Senftenberg und Hoyerswerda zu sehen. Die Zeit der Dampfloks ist in Riesa seit 1978 vorbei. Früher waren hier Lokomotiven der Baureihen 38, 39, 56, 58, 89, 91 und 94 beheimatet. Heute bestimmen Diesel- und Elloks das Bild.

1 Auf dem Gelände des Bw Riesa präsentieren sich die Lokomotiven 132 548, 120 339, 242 186 und 132 320 (v. l. n. r.).

2 Die von der SDAG Wismut angemietete V 200 501 gehörte 1984 zum Bestand des Bw Riesa, wurde aber hier „buchungsmäßig" als 120 981 geführt.

3 Als „Riffel 25" dient die 102 035 dem Rangierdienst. Mehr als 10 Lokomotiven der Baureihe 102 sind in Riesa beheimatet.

4 Für Rangieraufgaben innerhalb des Bw bewähren sich auch Akkuschleppfahrzeuge. In Riesa ist das ASF 89 beheimatet.

5 Die Lok 102 048 stellt die 250 116 zum Dienst bereit. Zwei der vier Zufahrtgleise zur Drehscheibe sind mit Fahrdraht überspannt.

6 Lokomotive 106 738 mit Stromabnehmer und Fahrleitungsmontagewagen bei der Einfahrt

Text und Fotos (1984): V. Emersleben, Berlin

1



2



3



4



5



6



modell eisenbahner inhalt **1/87**

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
36. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild
Winterlandschaft! Diese Aufnahme mit dem P 9675 entstand im Februar 1985 in der Nähe von Hartenstein (KBS 450). Sie wurde anläßlich des 6. Fotowettbewerbes im Jahre 1985 mit einem Diplom ausgezeichnet.
Foto: Kerstin Ludwig, Fraureuth

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, Postfach 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
P 246/86
Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 27. 11. 1986
Geplante Auslieferung: 6. 1. 1986
Geplante Auslieferung des Heftes 2/87: 5. 2. 1987

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Liebe Leser!

Auch im vergangenen Jahr waren wir bemüht, Ihnen mit einer abwechslungsreich gestalteten Zeitschrift Freude und Entspannung zu bieten. Zahlreiche Zuschriften und Gespräche bestätigten, daß Sie mit den letzten zwölf Ausgaben des „modelleisenbahners" im wesentlichen zufrieden waren. Großen Anklang fanden die Beiträge über die aktuelle Eisenbahn ebenso wie die Serie „Vorbild-Modell". Bewährtes und Beliebtes werden Sie selbstverständlich auch 1987 wiederfinden. Das an gesellschaftlichen Ereignissen reiche Jahr 1987 erforderte eine sehr langfristige und ausgewogene Themenplanung. So werden wir das 25. Jubiläum des DMV und die Beschlüsse des 6. Verbandstages zum Anlaß nehmen, um über die vielfältige Arbeit unserer Organisation zu berichten. Vor allem aber sind zum 750jährigen Bestehen von Berlin und zum 70. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution zahlreiche Beiträge rund um die große und kleine Eisenbahn vorgesehen. Natürlich werden wir auch über die weitere wissenschaftlich-technische Entwicklung im Verkehrswesen informieren. Ein weiterer Höhepunkt wird im September 1987 der MOROP-Kongreß in Erfurt sein.

Für den Modellbahnteil bereiten wir wieder Tips über Frisuren und Umbauten vor. Und wie in den Jahren zuvor ist beabsichtigt, regelmäßig Gemeinschafts- oder Heimanlagen vorzustellen.

Unsere Vorhaben wurden unter anderem auf zwei Leserforen in Potsdam und Dresden Mitte November vergangenen Jahres mit rund 60 Mitgliedern unseres Verbandes diskutiert und fanden uneingeschränkt Zustimmung.

Um weitere Anregungen insbesondere zur Gestaltung des Modellbahnteils zu erhalten, beabsichtigen wir, im Heft 4/87 eine Leserumfrage zu veröffentlichen. Wir bitten Sie schon jetzt um eine rege Teilnahme.

Einige Worte zur Jugendseite: Sie wird 1987 viermal erscheinen. Damit die Veröffentlichungen auf dieser Seite noch vielfältiger werden, sollten alle Arbeitsgemeinschaften, in denen Jugendgruppen tätig sind, mithelfen. Kurze Beiträge über einfache Umbauten an Fahrzeugen sind neben allgemein interessierenden Informationen sehr gefragt.

Gestatten Sie nun noch einige Bemerkungen zu den Postern. Viele Leser sagten uns, wir sollten auf die Veröffentlichung ganz verzichten, weil man großformatige Poster inzwischen auf zahlreichen Veranstaltungen erwerben kann. Andere Eisenbahnfreunde wiederum wünschen sich auch weiterhin ihr „me-Poster". Hier ist nur folgender Kompromiß möglich: Wir werden 1987 ein Poster im Format A 3 und drei weitere Poster im Format A 4 veröffentlichen.

Auch diesmal würden wir uns freuen, wenn Sie uns Ihre Meinung über den „modelleisenbahner" schreiben.

Auf eine weitere gute Zusammenarbeit

Ihr Wolf-Dietger Machel

25 Jahre Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Eine kleine Chronik über Entstehung und Entwicklung unserer Freizeitorganisation

In diesem Jahr begeht unser Verband sein 25jähriges Bestehen. 25 Jahre DMV – das sind 25 Jahre sinnvoller Freizeitbeschäftigung mit unserem schönen Hobby. Auch wir Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn sowie des Städtischen Nahverkehrs haben auf unserer Strecke ein Stück Geschichte im Leben der Deutschen Demokratischen Republik mitgeschrieben. Jubiläen sind immer Anlaß, Rückschau zu halten und aus dem Erreichten zu schöpfen, um künftig noch wirkungsvoller das Verbandsleben in den Arbeitsgemeinschaften, Bezirksorganisationen und im gesamten Verband zu gestalten. So wollen auch wir ab Heft 2/87 in einer Zeittafel wichtige Stationen und Ereignisse festhalten, die auf unserem nunmehr 25jährigen Wege Höhepunkte waren und unsere gesamte Arbeit kennzeichneten.

Diese Chronik, die wir über das ganze Jahr 1987 fortsetzen, soll und kann keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Vielmehr wird versucht, ausgewählte Ereignisse zeitlich zu ordnen, um so dem Leser bestimmte Tendenzen aufzuzeigen. Selbstverständlich sollen auch Hinweise von Freunden berücksichtigt werden.

Unsere Zeitschrift „modelleisenbahner" war und ist der beste Chronist. Das Sichten der inzwischen vorliegenden 35 Jahrgänge hat uns wesentlich geholfen, Fakten für diese Zeittafel zu sammeln. Allen, die uns bei dieser umfangreichen Arbeit freundliche Unterstützung gaben, sei auf diesem Wege herzlich gedankt. Wir sind immer wieder auf Namen gestoßen, die sich um den Verband sehr verdient gemacht haben. Stellvertretend für viele seien hier vor allem genannt: Dr. Ehrhard Thiele, Günter Mai, Heinz Bernhard, Helmut Reinert, Heinz Heiß, Klaus Gerlach (†), Prof. Dr. Harald Kurz, Helmut Kohlberger. Wer weiß noch, daß bereits 1945 im kriegszerstörten Dresden Hansotto Voigt bei klirrender Kälte eine stark besuchte Modelleisenbahn-Ausstellung zeigte? Auch in Leipzig und in anderen Städten geschah ähnliches. Hervorragend wurde unser Verband bei der Gründung und seiner internationalen Arbeit in allen Belangen vom Ministerium für Verkehrswesen der DDR, insbesondere durch die Politische Verwaltung der Deutschen Reichsbahn, und vom Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Transport- und Nachrichtenwesen unterstützt.

Die neue soziale Ordnung in der DDR übte auch auf eine solch anspruchsvolle und sinnvolle Freizeitgestaltung wie das Modelleisenbahn-Hobby und das Beschäftigen mit der geschichtlichen und technischen Entwicklung der Eisenbahn sowie des Städtischen Nahverkehrs starke Impulse aus. 1952 wurde die Zeitschrift „modelleisenbahner" ins Leben gerufen und zählte über 20 000 Leser. Zu dieser Zeit existierten in der DDR bereits zahlreiche Arbeitsgemeinschaften, die Modelleisenbahn-Industrie schickte sich an, den Kinderschuhen zu entwachsen, Modelleisenbahn-Ausstellungen erfreuten sich bereits vielerorts einer wachsenden Besucherzahl.

Die „Modellbahnlandschaft" jener Jahre war recht abwechslungsreich. So bestanden beispielsweise im Bahnbetriebswerk Leipzig Hbf Süd oder im VEB Elektrowärme Sörnewitz bei Meißen Betriebssektionen der Kammer der Technik (KdT). Im Reichsbahnamt Erfurt, in der Maschinenfabrik Polysius Dessau oder im Raw Berlin-Schöneweide gab es Betriebszirkel „Modellbahn". Bei der Pioniereisenbahn Leipzig, im Pionierpark „Ernst Thälmann" Berlin oder an der Station „Junger Techniker" in Auerbach existierten Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner". Auch an Schulen, wie in Bad Sülze oder in Falkenstein, waren Schüler- und Jugendgruppen anzutreffen. Reger Beliebtheit erfreuten sich zu dieser Zeit die Pioniereisenbahnen in Dresden und Leipzig, denen bald weitere in anderen Städten folgten.

Wenn auch die Organisationsformen sehr unterschiedlich waren, so hatten doch alle Arbeitsgruppen eines gemeinsam. Das Ziel, in der Gemeinschaft dem Hobby nachzugehen, hat heute mehr denn je seine Gültigkeit.

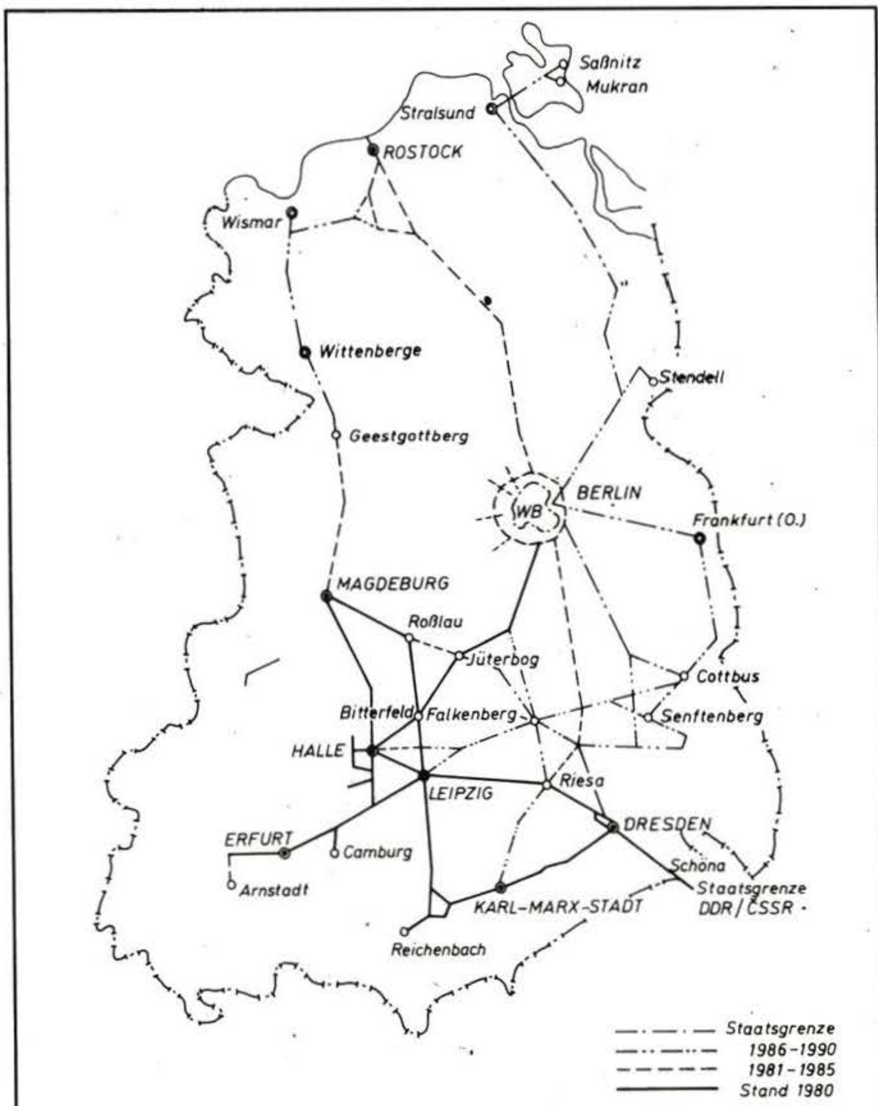
Kommission für Öffentlichkeitsarbeit beim Präsidium des DMV

Dipl.-Ing. Norbert Just,
Zentralstelle Elektrifizierung
der Deutschen Reichsbahn, Leipzig

Zur weiteren Streckenelektrifizierung bei der DR

Im vergangenen Fünfjahrplanabschnitt wurden bekanntlich wichtige Magistralen unseres Landes elektrifiziert. Erinnert sei hierbei an die Strecken Lutherstadt Wittenberg – Berlin, Dresden – Berlin, Berlin – Rostock – Warnemünde/Rostock Seehafen, Roßlau – Lutherstadt Wittenberg, Magdeburg – Stendal – Geestgottberg und den gesamten Berliner Außenring, einschließlich der Fern- und Rangierbahnhöfe. Noch vor dem XI. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands konnte im Bahnhof Bad Kleinen der 1000. seit dem X. Parteitag elektrifizierte Streckenkilometer dem Betrieb übergeben werden (siehe „me" 5/86).

Die steigenden volkswirtschaftlichen Anforderungen an die DR als Hauptverkehrsträger in der DDR erfordern in Anbetracht der energiepolitischen Vorteile, daß das Elektrifizierungstempo im neuen Fünfjahrplanabschnitt weiter beschleunigt wird.
So werden im Norden der DDR zwei weitere Nord-Süd-Magistralen auf elektrischen Betrieb umgestellt. Besondere volkswirtschaftliche Bedeutung kommt dabei dem Anschluß des Fährhafens Mukran zu (siehe auch „me" 11/86).
Deshalb sind bis Ende 1990 die Strekken Geestgottberg – Schwerin – Wismar/Rostock und Berlin – Pasewalk – Stralsund – Saßnitz/Mukran zu elektrifizieren.
Räumlich stark konzentrierte Elektrifizierungsarbeiten sind bis 1990 im Reichsbahndirektionsbezirk Cottbus vorgesehen. Dabei geht es vor allem darum, die Kohle effektiver zu transportieren. Deshalb sollen hier jene Trassen einen Fahrdraht erhalten, die die großen Kohleübergabebahnhöfe berühren. Mit eingeschlossen ist eine entsprechend den betrieblichen Erfordernissen zeitlich unterschiedlich eingetaktete Elektrifizierung jener Strecken, welche als Hauptabfuhrmagistralen für die im Energiebezirk abgebauten Brennstoffe dienen.
Im einzelnen handelt es sich um folgende Abschnitte: Lübbenau-Senftenberg, Cottbus – Lübbenau – Berlin, Cottbus – Falkenberg – Leipzig, Senftenberg – Ruhland – Elsterwerda – Riesa – Karl-Marx-Stadt, Eisenhüttenstadt – Cottbus mit Peitz Ost und Senftenberg – Spreewitz – Knappenrode mit Sabrodt.
Der Schienentransport gewinnt zunehmend auch international an Bedeutung. So soll künftig auch der grenzüberschreitende Verkehrsablauf mit dieser zukunftsorientierten Traktion bedient werden.
Technisch neuartige Lösungen sind notwendig, um den Übergang vom 15 kV-/16 2/3-Hz-Bahnstromsystem der DR zum 3-kV-Gleichstromsystem von ČSD und PKP reibungslos, das heißt ohne negative Beeinflussung der Betriebstechnologie, zu realisieren.
Die dazu erforderlichen Vereinbarungen wurden mit der ČSSR und mit der VR Polen bereits abgeschlossen. Auf der Strecke Schöna – Děčin werden beide Bahnstromsysteme bis zu einer gemeinsamen Systemtrennstelle, also einem neutralen Fahrleitungsabschnitt im unmittelbaren Bereich der Staatsgrenze, geführt. Ein neu in das Signalbuch der DR aufzunehmendes El-Signal („El 8" – Beginn 16 2/3-Hz-Wechselstrom) wird dann dem aus Richtung ČSSR kommenden Triebfahrzeugführer den Beginn des DR-Bahnstromsystems signalisieren. DR und die ČSD werden für die zu erbringenden Traktionsleistungen eine in sozialistischer Gemeinschaftsarbeit bei den Škoda-Werken Plzěn (ČSSR) entwickelte Zweisystem-Lokomotive beschaffen. Sie wird bei der Deutschen Reichsbahn voraussichtlich die Baureihenbezeichnung 230 erhalten. Im Verkehr mit der VR Polen ist im Bahnhof Oderbrücke (Rbd-Bezirk Berlin) eine Quertrennung zwischen beiden Systemen vorgesehen. In der Perspektive wird dann auch dort der Einsatz von Zwei-System-Triebfahrzeugen erwogen.
Bis 1990 werden dann weitere 1500 km des Gesamtnetzes der DR elektrifiziert sein. Dann können 60 Prozent der Zugförderung mit elektrischer Traktion übernommen werden.
Aus heutiger Sicht gibt es auch noch nach 1990 zahlreiche Eisenbahnstrekken, die als elektrifizierungswürdig gelten. Einige dieser Vorhaben werden bereits vorbereitet.



Das nunmehr 750jährige Berlin ist für uns der Anlaß, in diesem Jahr mehrere Beiträge zu veröffentlichen, die sich mit dem schienengebundenen Verkehr in der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft befassen. Die Hauptstadt der DDR ist heute als politisches, wirtschaftliches, wissenschaftliches und geistig-kulturelles Zentrum auch ein Verkehrsknotenpunkt von internationaler Bedeutung. Der folgende Beitrag, verfaßt von Dr. sc. phil. Laurenz Demps, Dozent für Berlin-Brandenburgische Territorialgeschichte an der Sektion Geschichte der Humboldt-Universität zu Berlin, befaßt sich mit dem Eisenbahnwesen in Berlin, das eine entscheidende Voraussetzung war für die Entwicklung zu einer Millionenstadt. Diese Ausführungen sind zugleich Auftakt für die weiteren im „me" vorgesehenen Veröffentlichungen zum Berlin-Jubiläum.



Dr. sc. phil. Laurenz Demps, Berlin

Der schienengebundene Verkehr Berlins im 19. und 20. Jahrhundert

Ohne Eisenbahn kein Fortschritt

Am 22. Juni 1835 entschieden sich die Ältesten der Corporation der Kaufmannschaft zu Berlin, in gleichlautenden Schreiben an das preußische Ministerium des Innern und der Finanzen sowie an den Magistrat zu Berlin den Bau von Eisenbahnen zu fordern. Die am 2. März 1820 entstandene Corporation faßte die Kaufleute, Bankiers, Spediteure sowie Groß- und Kleinhändler Berlins zu einem wirtschaftlichen Vertretungsorgan zusammen. Sie war der wichtigste Zusammenschluß der entstehenden neuen Klasse der Bourgeoisie in Berlin.

Das Schreiben begann mit den Worten: „Die Wahrnehmung, wie der Bau der Eisenbahnen, gegenwärtig in mehreren Staaten Deutschlands immer mehr zum Gegenstand der eifrigsten Tätigkeiten sich erhebt, welchen die Regierungen Vorschub leisten, wird hoffentlich bei Ew. Excellenzen uns rechtfertigen, wenn wir, besonders in Beziehung auf die Handelsverhältnisse, an Hochdieselben mit der gegenwärtigen gehorsamsten Vorstellung uns wenden."

Damit kam in die beginnende Diskussion um die Anlage von Eisenbahnlinien in Preußen ein neues Moment. 1833 hatte bereits der Eisenbahnpionier Friedrich List die progressive Wirkung der Eisenbahnen für Berlin erkannt und die Standortvorteile für die Stadt beschrieben. Dieser theoretischen Anregung folgte im Juni 1835 der praktische Vorstoß. Auch wenn wir gegenwärtig noch nicht über alle Seiten der Frühgeschichte der Berliner Eisenbahnentwicklung informiert sind, muß dem erwähnten Schreiben Schlüsselcharakter zugebilligt werden. Die Argumentation der Ältesten der Corporation folgte den Bedürfnissen des Handels. Sie formulierten, wenn der Eisenbahnbau nicht in Kürze von Berlin aus erfolge, werde die Stadt „bald zu einer Provinzial-Stadt herabsinken."

Berlin hatte sich bereits im 18. Jahrhundert an der merkantilistischen Wirtschaftspolitik des preußischen Staates im besonderen Maße beteiligt. Schließlich lag die Stadt im Herzen eines märkischen Wasserstraßensystems, war also in der Infrastruktur durch traditionelle Verkehrswege besonders gut erschlossen. Durch Kanalbauten und Regulierung von Spree und Havel stand die Stadt mit den Seehäfen Hamburg und Stettin sowie Oberschlesien in fester Verbindung. Sie nahm gegenüber anderen Städten bereits zu diesem Zeitpunkt eine Sonderstellung im Verkehrswesen ein. Der allgemeine Zustand der Verkehrswege in Deutschland blieb weit dahinter zurück, und die in anderen Gebieten nicht vorhandene Verkehrserschließung stand einer Teilnahme dieser Territorien am Prozeß der industriellen Revolution entgegen. Die Verkehrserschließung der Wasserstraßen setzte sich im Berliner Raum bis in die 80er Jahre des 19. Jahrhunderts fort, so daß der Gütertransport auf dem Wasserwege – insbesondere von Massengütern – Vorrang hatte.

Erste Projekte wurden verwirklicht

Im Jahre 1836 legte Dr. Leopold Crelle, Geheimer Oberbaurat im von Karl Friedrich Schinkel geleiteten Oberhofbauamt und Begründer der ersten mathematischen Zeitschrift in Deutschland (Crelles Annalen für Mathematik), in mehreren Denkschriften Projekte für den Eisenbahnbau von Berlin aus vor. Der Grundtenor aller Überlegungen war der Ausbau Berlins als Handels- und Gewerbezentrum. Das trat besonders deutlich in dem am 24. Dezember 1836 vorgelegten Projekt einer Eisenbahnlinie nach Frankfurt (Oder), der sogenannten Frankfurter Bahn, zutage.

In diesen Jahren war der Bau von Eisenbahnlinien vom technischen Standpunkt auch in Preußen möglich, aber nur durch Übernahme der Technologie und des benötigten Materials aus dem Ausland. Noch 1841/42 reichte der Produktionsumfang der preußischen Hüttenwerke nicht aus, um auch nur für eine Strecke das benötigte Schienenmaterial herzustellen ... Deshalb sahen die Verfechter der Dampfwagen, die herkömmliche Wagen ziehen konnten, eine bessere Möglichkeit der notwendigen Verkehrserschließung im Bau von „Kunststraßen", auf denen Dampfwagen verkehren sollten. Das bot den Vorzug geringerer Investitionen, geringerer Anforderungen an die noch wenig entwickelte Hüttenindustrie sowie den Vorteil des schienenunabhängigen Verkehrs bis in jeden Ort Preußens.

War das Handelsmoment in der Diskussion um den Bau von Eisenbahnlinien von Berlin aus zunächst ausschlaggebend, trat bald ein weiteres hinzu. Die preußische Gewerbepolitik zielte – vergröbert gesagt – unter anderem auch auf die Entwicklung des Landes mittels der Eisenbahnen hinaus, um den Bedarf an Industrieprodukten zu erhöhen. Das führte nun zur weiteren Entwicklung der eisenverarbeitenden Industrie, denn der zu erwartende Bedarf bzw. die gesicherte Abnahme der Produkte stimulierte die Entwicklung dieses Industriezweiges insbesondere in Berlin. Die in der Stadt vorhandenen wenigen, noch nach den Prinzipien von Manufakturen arbeitenden Unternehmen (z. B. von Egels), witterten im Eisenbahnbau ihre große Chance. Ihnen traten nach Veröffentlichung der erwähnten Denkschriften von Crelle weitere Unternehmen zur Seite, die sich von vornherein auf den neuen – wenn auch noch zukünftigen – Abnehmer konzentrierten. Bereits die Möglichkeit des Eisenbahnbaues führte zu Firmengründungen wie der von Borsig im Jahre 1837. Ihr folgten – um nur die größeren zu nennen – die von Kufahl (der 1840 die erste Dampflokomotive in Preußen baute), Wöhlert, Schwartzkopff, Hoppe sowie Pflug & Zoller. Der Eisenbahnbau führte in Berlin nicht nur zum Ausbau der eisenverarbeitenden Industrie, sondern gleichzeitig zur Ausprägung der kapitalistischen Fabrik.

Durch den dann 1838 begonnenen Eisenbahnbau entwickelte sich die Stadt zu einem europäischen Industriestandort. Berlin als eine Stadt, die fernab von allen Rohstoffvorkommen lag, konnte seinen durch den bisherigen Verkehr gegebenen Standortvorteil mit dem von hier ausgehenden Eisenbahnnetz weiter ausprägen. Damit entwickelte sich zugleich eine Besonderheit der Berliner Industrie: Sie verarbeitete wenig Rohstoffe, dafür aber vor allem Halbfertigfabrikate, die zu hoch veredelten Endprodukten umgewandelt wurden. Die Rückwirkungen auf den Qualifizierungsstand

der Berliner Arbeiterklasse sowie den damit verbundenen politischen Reifegrad können nur angedeutet werden.
In dieser wichtigen, kurz skizzierten ersten Phase des Eisenbahnbaus in Berlin entstanden alle Anlagen als kapitalistische Unternehmen. 1853 gelangte die erste dieser Linien – die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn (vormals Frankfurter Bahn) – in die Hände des Staates. Er ließ 1857 eine weitere Staatseisenbahn, die Königliche Ostbahn, errichten.

Weitere Strecken kamen hinzu

Die zweite Phase des Eisenbahnbaus begann in der Mitte der 60er Jahre. Nach einer Phase der Stagnation, hervorgerufen durch die Wirtschaftskrise von 1847, erholte sich die Berliner Wirtschaft nur langsam. Wiederum war für ihre weitere Entwicklung der Eisenbahnbau entscheidend. Seit etwa Anfang der 60er Jahre verdoppelte sich in nur zehn Jahren die Zahl der von Berlin ausgehenden Linien. Ihr Bau, ihre Ausstattung sowie die notwendig gewordene Ablösung des vorhandenen rollenden Materials bei den bestehenden Linien war ein gewaltiger Impuls für die Berliner Maschinenbauindustrie als Hersteller von Lokomotiven, Eisenbahnwaggons und Sicherungstechnik. Neu hinzu kam u. a. die Beleuchtung als neuer Fertigungszweig, der insbesondere von der Firma Pintsch wahrgenommen wurde. Die stürmische Entwicklung der Produktivkräfte in diesen Jahren, der Fortschritt der Industrie und gleichzeitig der Ausbau des Handels sowie der Banken ließen Berlin in kürzester Zeit viele deutsche und europäische Konkurrenten überflügeln. Die Stadt wurde zu einer Drehscheibe im europäischen Verkehrsnetz. Die Leistungsfähigkeit ihrer Industrie wurde u. a. dadurch belegt, daß Berliner Industrielle, wie Strousberg, ganze Eisenbahnlinien ausrüsten und verkaufen konnten.

Alle Bahnen wurden verstaatlicht

Der Gründerkrach führte nach 1873 zu einem zunehmenden Rückgang der privaten Eisenbahngesellschaften. Der hohe Leistungsanstieg des Verkehrs, die neuen Ausstattungen, die veränderte Sicherungstechnik usw. erforderten für den Betrieb Investitionen, die die kapitalistischen Unternehmer nicht mehr tragen wollten und konnten. Eine zunehmende Unlust zur Kapitalanlage in den Eisenbahngesellschaften führte zum Drängen nach Verstaatlichung. Schritt für Schritt übernahm der preußische Staat alle von Berlin ausgehenden Eisenbahnlinien. Einige – so z. B. die Berliner Nordeisenbahn-Gesellschaft mit ihrer Strecke Berlin–Neustrelitz–Stralsund – konnte nur so vor dem Konkurs gerettet werden.
Dieser Vorgang erforderte angesichts der enormen Leistungskraft der Berliner Industrie und im Hinblick auf die politische Statusveränderung der Stadt, die nun Hauptstadt des Deutschen Reiches geworden war, eine Veränderung des Verkehrskonzepts. Alle Berliner Eisenbahnlinien endeten, bis auf die ehemalige Frankfurter Bahn, vor den Toren der Stadt. Sie standen untereinander nicht in Verbindung und dienten ausschließlich dem Fernverkehr. Längst hatte die Stadt ihren Standort mit Wohnbauten umschlossen, und sie entwickelte sich zum Teil entlang der Eisenbahnlinien. In die mit der Verstaatlichung beginnende dritte Phase des Eisenbahnbaus spielte zusätzlich die Planung der Stadterweiterung mit hinein, so daß die notwendigen Neubau- und Anpassungsprojekte eine neue Variante, die des Lokal- oder Nahverkehrs aufnehmen mußten. Die Berliner Bourgeoisie hatte in der Revolution von 1848 aus Furcht vor der Arbeiterklasse auf eine politische Lösung der Machtverhältnisse verzichtet und zugleich damit alle anstehenden Fragen der Stadtentwicklung vertagt. Sie setzte in diesen Jahren auf rechtliche und ingenieurwissenschaftliche Komponenten, die der Stadt bis zum ersten Weltkrieg die modernste der damals möglichen Verkehrslösungen des schienengebundenen Verkehrs brachte. Die gefundenen Lösungen besaßen Modellcharakter.

Nun kam der Nahverkehr hinzu

Am Beginn stand nach langen Diskussionen um den Streckenverlauf der Bau der Stadtbahn vom damaligen Schlesischen Bahnhof nach Charlottenburg. Damit wurde zum einen die letzte Lücke in einem einheitlichen Eisenbahnnetz im damaligen Deutschen Reich geschlossen und zum anderen ein Nahverkehrsnetz durch die Eisenbahn in der Stadt aufgebaut. Im Zusammenhang mit dem am Ende der 70er Jahre projektierten und dann vor allem in den 80er Jahren ausgeführten Neubauten im Bereich der vorhandenen Strecken, der Zusammenlegung einzelner und dem Ausbau der großen Güterbahnhöfe ermöglichte die Eisenbahn eine enorme räumliche Vergrößerung der Stadt, denn entlang der einzelnen Strecken entstanden Bahnhöfe für den Lokalverkehr. Erst sie erlaubten eine Randwanderung der Industrie aus der Innenstadt an weit entfernte Orte wie Wildau, Borsigwalde, Falkensee oder Spandau und erhöhten die Mobilität der arbeitenden Massen. Der Weg zur Millionenstadt wurde geebnet.

Im Dienste der Monopole

Alle diese Projekte besaßen von vornherein eine vom deutschen Imperialismus planmäßig realisierte militärische Komponente, die in zeitgenössischen Berichten immer wieder hervorgehoben wurde. Sie zeigte sich deutlich im ersten Weltkrieg und führte in Vorbereitung auf den vom deutschen Finanzkapital entfesselten zweiten Weltkrieg zu einem enormen linearen Ausbau der Eisenbahnanlagen in und um Berlin. Im Jahre 1940 schätzte die Industrie- und Handelskammer Berlin, daß etwa 40 Prozent der Rüstungsfertigung in Berlin und im Gebiet des Regierungsbezirks Potsdam für den faschistischen Raubkrieg produziert werden. Das führte in der Planung und teilweise auch noch in der Realisierung zu einem partiellen Ausbau insbesondere der Anlagen für den Güterverkehr durch den Bau neuer Verschiebebahnhöfe im Umkreis der Stadt.

Ein neuer, aber schwerer Anfang

Der zweite Weltkrieg schlug auf seinen Ausgangspunkt zurück und hinterließ ein Chaos auch in den Verkehrsanlagen der Stadt. Die Bahnhöfe waren Ruinen, Schienenwege zerschlagen. Mühsam begann die Wiederherstellung.
Sehr bald erkannten die auf die Restaurierung der Macht des deutschen Imperialismus zielenden Kräfte die Bedeutung des Berliner Verkehrsnetzes für ihr Vorgehen. Sie zielten auf seine Spaltung, um den Prozeß der antifaschistisch-demokratischen Umwälzung an einem entscheidenden Punkt zu treffen. Vor allem sollte der Aufbau einer neuen Gesellschaft geschwächt oder sogar unmöglich gemacht werden. 1948 orientierten die Imperialisten auf die Zerschlagung des einheitlichen Verkehrsnetzes, um an einem entscheidenden Punkt in der Klassenauseinandersetzung ihre politischen Machenschaften verwirklichen zu können.
Die Antwort der jungen Arbeiter-und-Bauern-Macht war eine Neukonzipierung des Verkehrs in und um Berlin, die man gut und gern als vierte Phase des Eisenbahnbaus in Berlin bezeichnen kann. Unter großen Mühen und hohem finanziellen Aufwand gelang es, die Verkehrswege in der Stadt zu verlegen und die Bedeutung des Verkehrsknotenpunktes Berlin für die Wirtschaft der DDR zu erhalten. In den Jahren 1949 bis 1957 entstand der Außenring um Berlin mit den großen Anlagen wie dem Grünauer Kreuz und dem Güterbahnhof Wuhlheide. Allerdings hatten historische Standorte des Berliner schienengebundenen Verkehrs wie der Anhalter, Potsdamer und Lehrter Bahnhof, die nun im abgespaltenen Berlin-West lagen, keine Bedeutung mehr und wurden eingeebnet.

Eisenbahn mit großer Perspektive

Neue Anlagen entstanden in Berlin, der Hauptstadt der DDR, und vorhandene erhielten eine neue Funktion. Die Elektrifizierung der Strecken, der Neubau von Empfangsgebäuden wie in Berlin-Lichtenberg und am Ostbahnhof sowie weitere Maßnahmen zeigen auch in der Gegenwart die Bedeutung der Eisenbahn für das nun 750jährige Berlin und seine Perspektive.
Berlin hat seine Rolle als nationaler und internationaler Eisenbahnknotenpunkt bewahrt, und mit der aufblühenden sozialistischen Gesellschaft prägt sich seine Bedeutung für den schienengebundenen Verkehr weiter aus.

Friedhelm Köhler (DMV), Ausleben
und Rolf Kruse, Berlin

Fast vergessen – die O. S. E. (1. Teil)

Zu den vielen Nebenbahnen, deren Bedeutung kaum über den eigenen Einzugsbereich hinausging, gehörte auch die ehemalige Oschersleben-Schöninger Eisenbahn-Gesellschaft (O. S. E.[1]). Nach dem zweiten Weltkrieg auf dem heutigen Gebiet der DDR noch bis Hötensleben befahren, wurde der Betrieb im Dezember 1969 eingestellt. Nachstehender Beitrag soll nicht nur an diese fast vergessene Nebenbahn erinnern, sondern auch interessante und bisher nicht oder nur wenig bekannte Fakten vermitteln.

Bördeboden förderte Bahnbau

Wie überall im damaligen Deutschen Reich entstand auch in dem nordwestlich von Oschersleben liegenden Gebiet der Wunsch nach einer besseren verkehrstechnischen Erschließung. Zwischen Oschersleben und Schöningen sollte bereits Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts eine Eisenbahn entstehen.

Unter Leitung des Magistrates der Stadt Oschersleben konstituierte sich am 17. Juli 1889 ein Komitee, das sich für den Bau einer Bahn einsetzte. Es begründete die Forderung in einem Gutachten vor allem mit dem wachsenden Zuckerrübenanbau und der Kohleförderung, die im Einzugsgebiet der vorgesehenen Bahn 1887 bereits 350 000 t erreichte. Der fruchtbare Bördeboden und die ertragreichen Braunkohlelagerstätten ließen die Interessenten auf eine gute Verzinsung ihres Kapitals hoffen. Die Vorarbeiten übernahm die Firma Soenderup & Comp. in Berlin. Projektiert wurde auf der Grundlage der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892. (1) Die ursprüngliche Absicht, eine der Grube Marie-Louise in Neindorf gehörige und nach Oschersleben führende Grubenbahn zu erwerben und im Anschluß an diese die Nebenbahn bis Schöningen weiter zu bauen, konnte nicht verwirklicht werden.

Die „Oschersleben-Schöninger Eisenbahn-Gesellschaft" wurde am 15. Juni 1895 mit dem Verwaltungssitz in Oschersleben gegründet. Die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Nebenbahn von Oschersleben über Hornhausen, Ottleben, Ausleben, Barneberg, Kauzleben und Hötensleben nach Schöningen erfolgte für das preußische Staatsgebiet durch die Konzessionsurkunde vom 18. Juni 1895 und für das braunschweigische Staatsgebiet durch die Konzessionsurkunde vom 5. Oktober 1895. Zuvor wurden in einem am 22. Februar 1895 abgeschlossenen Staatsvertrag zwischen Preußen und Braunschweig die wesentlichen Bedingungen zur Herstellung dieser beide Staatsgebiete berührenden Bahn vereinbart.

1



Das Grundkapital der Gesellschaft betrug 2 620 000 Mark. Davon waren 1 620 bevorzugte Stammaktien A und 1 000 Stammaktien B zu je 1000 Mark. Die bevorzugten Stammaktien A gewährten Anspruch auf eine vorzugsweise Beteiligung an dem Gesellschaftsgewinn nach Maßgabe des § 21 des Gesellschaftsvertrages. (2)

Das Geld beschaffte die im Dezember 1895 von der Lenz & Co. G. m. b. H. gegründete Finanzierungsgesellschaft „Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft" (WEG) in Köln, die dann auch einen nicht unbeträchtlichen Anteil der Aktien erhielt. Die Übergabe der Leistungen der Firma Lenz an die WEG verzögerte den Baubeginn, so daß der erste Spatenstich des Lenz-Projektes Nr. 48 erst im Februar 1898 möglich war. Der Bau schritt dann aber so schnell voran, daß die polizeiliche und technische Abnahme bereits am 5. und 6. Oktober 1899 stattfand.

Die Betriebsführung war der Firma Lenz & Co. G. m. b. H. in Berlin und Stettin aufgrund des Vertrages vom 8./12. Juli 1899 vom Tage der Betriebseröffnung der O. S. E. bis zum 31. März 1915 übertragen worden. Für die betriebs-, bau- und maschinentechnische sowie für die kaufmännische Oberleitung bezog die Unternehmerin den zehnten Teil des Überschusses der gesamten Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben. Dabei mußten die Rücklagen in den Erneuerungsfonds und in den Spezial-Reservefonds berücksichtigt werden. Der Güterverkehr wurde schließlich am 2. November 1899 und der Personenverkehr am 20. Dezember des selben Jahres auf der ursprünglich 26,97 km langen O. S. E. eröffnet. In Schöningen und Oschersleben bestand Anschluß an die Staatsbahn, wobei die 2,83 km lange Strecke zwischen der Abzweigung vor dem Personenbahnhof Oschersleben und dem Güterbahnhof Oschersleben ausschließlich dem Güterverkehr diente.

Nach Eröffnung der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn (B. S. E.[1]) wurde die O. S. E. durch erstere mitbetrieben. Die Direktion befand sich fortan in Braunschweig, was ebenso für die Kleinbahn Heudeber–Mattierzoll galt.

Elektrifizierung, aber auch Stillegung vorgesehen

Das Unternehmen entwickelte sich gut, die gehegten Erwartungen an die Eisenbahn wurden voll erfüllt. Braunkohlezüge der B. S. E. fuhren bis Hötensleben und sorgten für ein hohes Verkehrsaufkommen. Um 1910 gab es Pläne, die steigungs- und krümmungsreiche Bahn, wie auch die benachbarte B. S. E. zu elektrifizieren. Von Schönin-

Verkehrsaufkommen der O. S. E. (2)

Jahr	Anzahl der bef. Personen	bef. Güter (t)
1926	196 381	238 516
1928	274 254	296 031
1929	298 734	263 058
1931	241 744	161 391
1933	147 054	162 476
1935	189 949	174 158
1936	259 221	193 367
1939	251 958	217 354
1942	554 071	232 396
1947	672 333	...
1948	794 520	...

gen kommend wurden bis zum Bahnhof Ausleben Stahlgittermasten aufgestellt. Die Stromversorgung sollte ein bahneigenes Kraftwerk in Schöningen übernehmen. (4)
Diese Vorhaben konnten aber nicht vollendet werden. Die Masten erhielten keine Fahrleitungsausleger. An ihnen wurde später eine 10-kV-Überlandleitung für die Ortsnetze von Warsleben und Ausleben befestigt.

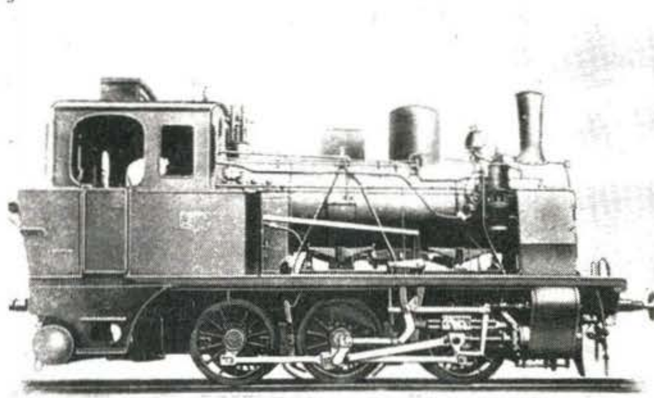
1920 geriet die O. S. E. durch Mißwirtschaft der WEG in finanzielle Schwierigkeiten. 1921 war sogar die Stillegung beschlossen worden. Ein durch die Kreisverwaltung Oschersleben bereitgestelltes Darlehn in Höhe von 500 000 Mark ermöglichte dann die weitere Existenz der O. S. E. (1)
Dieser Zustand änderte sich erst im Mai 1928, als die WEG durch Fusion in die A. G. für Verkehr (AGV) integriert wurde. O. S. E. und B. S. E. waren fortan der Allgemeinen Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (ADEG), die Kleinbahn Heudeber–Mattierzoll dem Provinzialverband, Kleinbahnabteilung Merseburg, unterstellt.
Ein Jahr später wurde erwogen, die OSE und BSE in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln. Dafür gab es dann schon einen Termin: den 30. September 1930. Doch konnten sich die Beteiligten nicht einigen, und so blieben beide Bahnen als selbständige Betriebe erhalten.
Der aufkommende Kraftverkehr veranlaßte die Betriebsleitung, einen Triebwagen zu beschaffen.
Während des zweiten Weltkrieges wurden Güterzüge der DR über die OSE umgeleitet. Der Zugverkehr war beachtlich. Mitte April 1945 erreichten amerikanische Truppen das Gebiet des heutigen Kreises Oschersleben. Der Verkehr kam auf der OSE zum Erliegen.

1 Streckennetz der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn (O. S. E.)
2 Ehemalige Lok 2^b der O. S. E., aufgenommen am 31. Oktober 1974 in der Zuckerfabrik Warburg
3 Lok OSE 1032, ex B. S. E. 10^b, Repro aus Hanomag-Nachrichten von 1920
4 Die einstige Leihlok der OSE 1938 in Sundern (Röhrtalbahn)

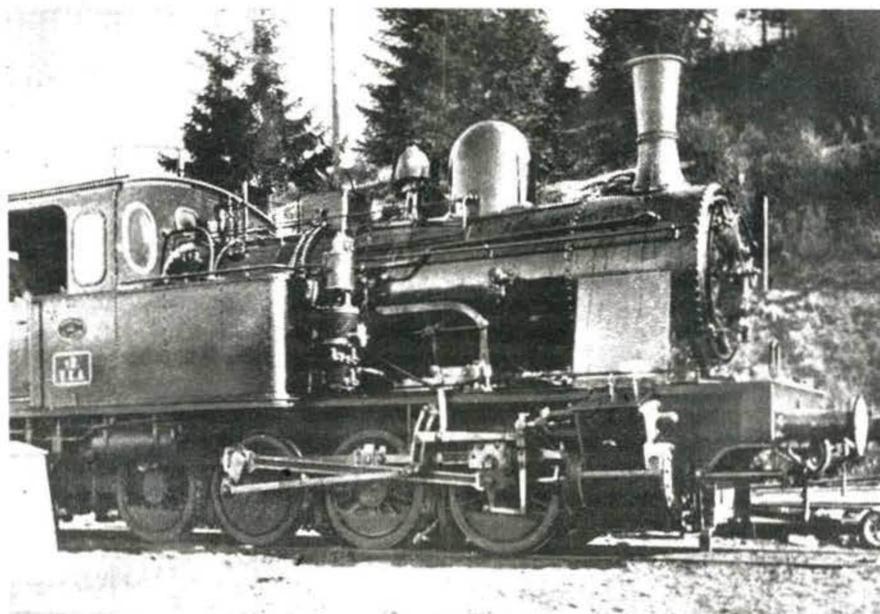
2



3

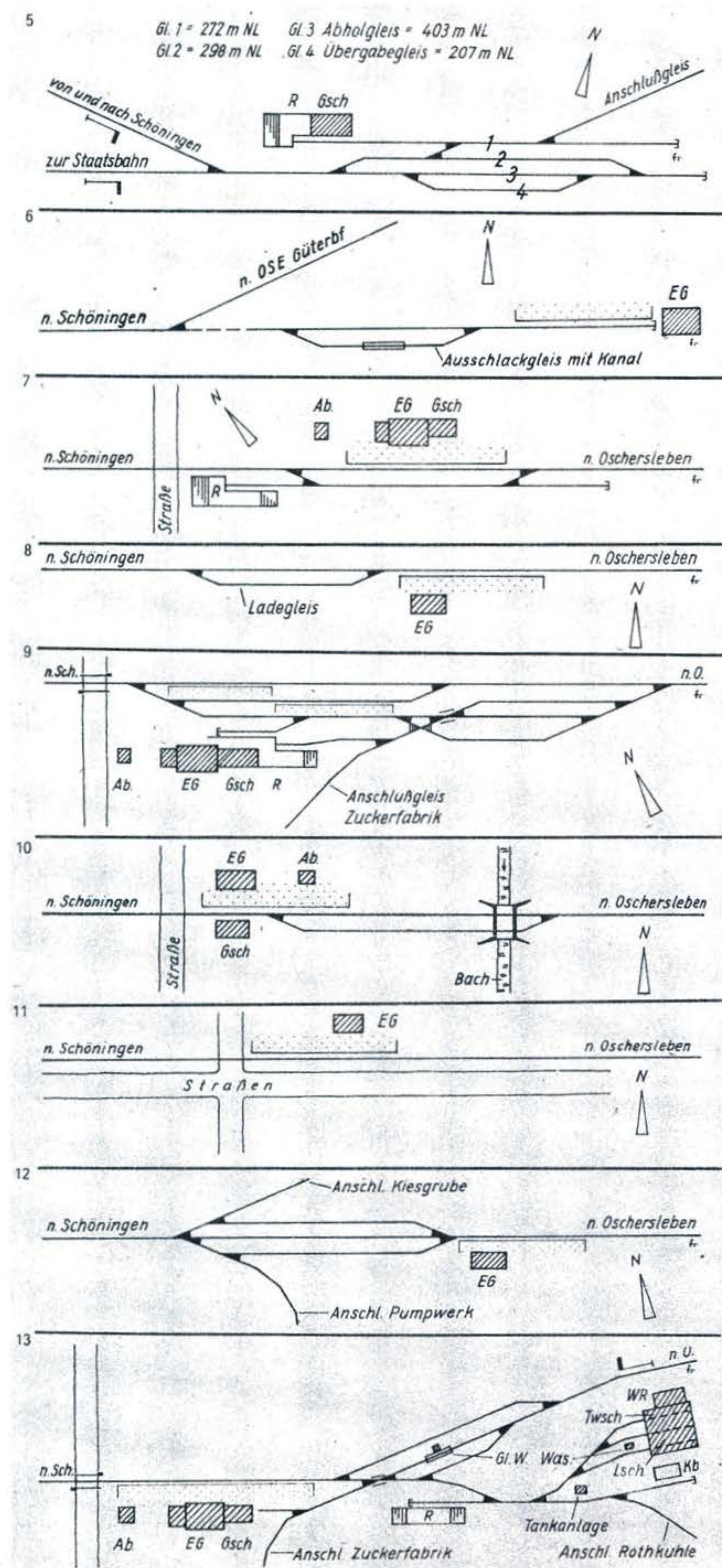


4



Ein neues Zeitalter begann

Im September 1945 wurde der Betrieb in der nunmehr sowjetischen Besatzungszone mit geliehenen Betriebsmitteln wieder aufgenommen. Die meisten Lokomotiven und Wagen der OSE standen infolge der Grenzziehung nicht mehr zur Verfügung. Die Strecke endete nun hinter Hötensleben am Kilometer 23,06. Während der ersten Nachkriegsjahre gab es hin und wieder „Hamsterfahrten" in die hinter Hötensleben beginnende englische Besatzungszone. Das bevorzugte Tauschobjekt waren Heringe aus Wilhelmshaven. Ein den Personenwagen anhaftender Geruch brachte der OSE in jener Zeit den Beinamen „Heringsdampfer" ein. (4)
Bis zum 31. Dezember 1946 lag die Betriebsführung noch in den Händen der ADEG. Ab 1. Januar 1947 wurde die OSE den „Sächsischen Provinzbahnen GmbH" mit dem Sitz in Halle unterstellt. Diese Einrichtung wurde schließlich am 15. August 1948 als GbmH aufgelöst und in die „Vereinigung volkseigener Betriebe des Verkehrswesens Sachsen-Anhalt" umgewandelt. Wie bei fast allen anderen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Privat- und Kleinbahnen auf dem Gebiet der heutigen DDR übernahm ab 1. April 1949 die Deutsche Reichsbahn auch die Verwaltung und Nutznießung der ehemaligen OSE.



5–13 6 – Oschersleben Gbf (1931), 6 – Oschersleben Personenhaltestelle (1900), 7 – Hornhausen (1900), 8 – Hornhausen Nord (1920), 9 – Ottleben (1900), 10 – Ausleben (1910), 11 – Barneberg (1960), 12 – Kauzleben (1927), 13 – Hötensleben (1950)
Zeichnungen: Beschaffung Verfasser; Fotos: K.-P. Quill, Frankfurt (Main) (2); Sammlung K.-P. Quill, Frankfurt (Main) (3 und 4)

In den folgenden Jahren erbrachte die Nebenbahn Oschersleben–Hötensleben wichtige Leistungen für den Aufbau der Wirtschaft in unserem Lande.
Um die Betriebsführung zu verbessern, wurde die Strecke bereits 1950 zum DR-Bahnhof Oschersleben verlängert, der ehemalige OSE-Personen- und Güterbahnhof konnte aufgelöst werden.
Während der OSE-Zeit gab es lediglich vor dem Oscherslebener Güterbahnhof und dem Bahnhof Hötensleben (für die von Oschersleben kommenden Züge) Einfahrsignale. Unter Regie der Deutschen Reichsbahn kam in Oschersleben je ein Einfahr- und Ausfahrformsignal hinzu.
Auf den zahlreichen Straßenübergängen durfte die Geschwindigkeit der Züge nur 15 km/h betragen. In Ottleben und Hötensleben übernahmen die von den Bahnhöfen bedienten Schrankenanlagen die Zug- und Straßensicherung. Der Einbau stärkerer Schienenprofile und ein Schotterbett verbesserten das Streckengleis. Die zulässige Achsfahrmasse betrug stets 15 t.
Die Strecke wurde im vereinfachten Nebenbahndienst betrieben. Zugleitbahnhof war Ottleben; hier fanden auch planmäßige Zugkreuzungen statt.

Kraftverkehr übernahm die Transporte
Mitte der 60er Jahre ging die Inanspruchnahme der Strecke im Güterverkehr durch die Bildung des Wagenladungsknotens Oschersleben stark zurück. Wirtschaftlichkeitsberechnungen ergaben eindeutig, daß der VEB Kraftverkehr die Personen- und Güterbeförderung ökonomischer bewältigen kann. Deshalb wurde der Verkehrsträgerwechsel befürwortet und die Stillegung der Strecke vorbereitet.
Aufgrund des ständig zurückgehenden Verkehrsaufkommens konnte zunächst ab 1. Januar 1968 der Bahnhof Hötensleben als selbständige Dienststelle aufgelöst und dem Bahnhof Oschersleben unterstellt werden. Hötensleben war übrigens in der OSE-Zeit Maschinenstation; hier befand sich ein dreigleisiger Lokschuppen.

Fortsetzung (einschließlich Quellenangaben) im Heft 2/87

Fußnote
(1) Schreibweise der Abkürzungen:
O. S. E./B. S. E. bis etwa 1928, OSE/BSE ab etwa 1928

Werklokomotiven

Noch vor zwei Jahrzehnten gab es Werklokomotiven unterschiedlichster Bauarten. Inzwischen sind unter ihnen fast keine Dampflokomotiven mehr. Aber auch die „Diesellokveteranen" wurden stark reduziert. Und dennoch – der aufmerksame Eisenbahnfreund wird sicherlich hier und da noch eine interessante Werkbahnlok entdecken können. Dabei sollte er auch an die anderen Eisenbahnfreunde denken und – wenn das Fotografieren möglich ist – uns ein Dia zur Veröffentlichung schikken. – Denn: Werklokomotiven in Farbe werden immer wieder gewünscht, und die Redaktion möchte diesem Anliegen gerne noch öfter als bisher nachkommen.
me

1 Bei dieser Kö handelt es sich um die Werklok des VEB Baustoffversorgung Holleben. 1958 im damaligen VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg gebaut, gehörte sie ursprünglich zum Bestand der Deutschen Reichsbahn. Das Foto entstand am 12. August 1984.

2 20 Jahre älter ist hingegen diese von Henschel gebaute und mit der Fabrik-Nummer 24420 gelieferte Dampfspeicherlokomotive. Bis Ende 1984 war sie auf den Werkbahngleisen des VEB Waggonbau Ammendorf in Betrieb und wurde anschließend zur Verschrottung abgestellt.

3 Diese Lokomotive des Typs V 10 C, ebenfalls in Babelsberg hergestellt, gehört dem VEB DKK Niederschmiedeberg.

4 Bis Mitte der 50er Jahre dampfe diese 1910 von Henschel gebaute Lokomotive auf 900-mm-Spur im Braunkohlenwerk „Erich Weinert" Deuben. Mehr über dieses Fahrzeug berichtete „me" bereits im Heft 9/84 auf Seite 2.

Fotos: V. Emersleben, Berlin (1 und 2); B. Lesch, Plauen (3); J. Treskow, Neumark (4)

1



2



3



4



1



2



Unvergeßliche Eindrücke ...

... hinterließen auch 1986 die Sonderfahrten auf den Schienensträngen der Deutschen Reichsbahn für Tausende Eisenbahnfreunde. Neben den beliebten Großveranstaltungen – erinnert sei an Freiberg und Bad Doberan – hatten sich die Veranstalter auch Neues einfallen lassen. Besonders hervorzuheben sind die Sonderfahrten zum 100jährigen Bestehen der Strecke Stendal–Tangermünde wie ebenfalls die Sonderfahrt mit dem Veltener Traditionszug am 29. August 1986 bis zum Bahnhof Alexanderplatz anläßlich des Solidaritätsbasars der Berliner Journalisten. Überhaupt haben Solisonderfahrten 1986 an Popularität gewonnen – so auch im September von Magdeburg nach Salzwedel und von Cottbus nach Berlin.
An dieser Stelle sei wiederum allen Akteuren – der Deutschen Reichsbahn, dem DMV, dem Verkehrsmuseum Dresden und natürlich den örtlichen Organen – für das Gebotene sehr herzlich gedankt.
me

3



4



5



Von Göhren bis Zwickau ...

...wird in diesem Jahr von Eisenbahnfreunden für Eisenbahnfreunde „Dampf gemacht". Wiederum ist der Sonderfahrtenkalender gefüllt mit interessanten Vorhaben, die schon jetzt vorgemerkt werden sollten.
Ein Blick auf das Programm zeigt, daß sich die Veranstalter wieder anderes einfielen ließen: teilweise andere Strecken, mehr Dampf im Norden unseres Landes und ein Dampfloktreffen in Kamenz. Daß es am 23. und 24. Mai 1987 gleich mehrere Veranstaltungen geben wird, ließ sich aus technisch-organisatorischen Gründen nicht vermeiden. Hier möge der Eisenbahnfreund selbst entscheiden. Deutlich werden übrigens auch die Bemühungen, zwischen Putbus und Göhren mit Traditionsfahrzeugen öfter zu fahren und einen Traditionsbetrieb aufzubauen.
Wie in den zurückliegenden Jahren werden sicherlich auch die 87er Sonderfahrten einmal mehr beweisen, daß die Akteure eine hervorragende Arbeit leisten, um zu einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung Tausender Menschen beizutragen.
Wie immer werden unter der Rubrik „dmv teilt mit" rechtzeitig nähere Angaben über die einzelnen Fahrten veröffentlicht. Änderungen sind nicht ausgeschlossen.
Die Teilnahme von ausländischen Interessenten ist auch 1987 möglich. Sie wenden sich bitte wieder direkt an das Reisebüro der DDR, Alexanderplatz 5, DDR – Berlin, 1020.
me

1 Das gab es in der 100jährigen Geschichte der Strecke Stendal – Tangermünde bisher nur am 21. und 22. Juni 1986: Ein Personenzug auf der Hafenbahn in Tangermünde! Hinter der 74 1230 übrigens eine Dampfspeicherlok. Sogar die Besatzung der RENATE II fotografiert.

2 Zwischen Erfurt Hbf und Erfurt West konnte während des Traditionsbetriebes im vergangenen Jahr auch die 64 007 auf dem Bild festgehalten werden. Diese Aufnahme zeigt den Traditionszug am 13. Juli 1985 zwischen Erfurt West und Bindersleben.

3 Über das 100jährige Molli-Jubiläum berichtete „me" in den Heften 6 und 9/86. Sämtliche Veranstaltungen, vor allem aber die Sonderfahrten, fanden großen Zuspruch. Auf dem Foto: 99 2332 vor einem Sonderzug, dahinter der neue Salonwagen.

4 Wann vor dem 28. August 1986 zum letzten Mal eine 74er planmäßig zum Bahnhof Alexanderplatz dampfte, kann heute nicht mehr mit Sicherheit gesagt werden. Um so größer war die Anteilnahme der Bevölkerung, als anläßlich des Solibasars auf der Stadtbahn tüchtig Dampf gemacht wurde.

5 Wiederum Anziehungspunkt für jung und alt war am 20. September 1986 die Sonderfahrt des DMV-Bezirksvorstandes Dresden. Diesmal ging's von Zwickau nach Radebeul. An der 35 1113 das „Traditionslok-Nummernschild".

6 Zu einem wahren Fotofestival wurden die im April 1986 vom DMV-Bezirksvorstand Halle des DMV und von der AG „Freunde der Eisenbahn" Dessau veranstalteten Sonderfahrten mit den Dampflokomotiven 64 007 und 89 1004 auf der Nebenbahn Dessau – Wörlitz. Beide Lokomotiven verkehrten vor je zwei Sonderzügen im Wechsel.

Fotos: P. Koehler, Rathenow (1), W. Bahnert, Leipzig (2), B. Sprang, Berlin (3), I. Migura, Berlin (4), V. Emersleben, Berlin (5), K.-D. Jänicke, Dessau (6)

Tag	Strecke	vorgesehene Lokomotiven
21. 2.	Zwickau – Aue – Annaberg-Buchholz – Karl-Marx-Stadt – Aue – Zwickau	38, 50, 86
4. 4., 11. 4. und 25. 4.	Putbus – Göhren	99.46
11. 4. u. 12. 4.	Dessau – Wörlitz (täglich zwei Züge)	74, 89
5. 5.	Leipzig – Bad Lausick – Geithain u. zurück	23^{10}, 65^{10}, 38, $38^{10\,40}$, 52
9. u. 10. 5.	Berlin – Lübben – Beeskow – Fürstenwalde – Berlin	52, 74
23. 5.	Neubrandenburg – Pasewalk	52
24. 5.	Schwerin – Parchim – Karow – Wismar	91, 64, V 36
23. u. 24. 5.	Dresden – Bad Schandau – Neustadt – Kamenz – Arnsdorf – Dresden und	50, 86
	Döbeln – Riesa – Elsterwerda – Ruhland – Kamenz – Arnsdorf – Pirna – Meißen – Döbeln	35^{10}, 38
23. u. 24. 5.	Cottbus – Bautzen – Arnsdorf – Kamenz – Senftenberg – Cottbus	01, 62
8. u. 9. 8.	Gernrode – Harzgerode (täglich zwei Fahrten anläßlich 100 Jahre Selketalbahn	99.59
22. 8.	Putbus – Göhren	99.46
26. 9.	Zwickau – Stollberg – Karl-Marx-Stadt – Rochlitz – Penig – Glauchau – Zwickau	50, 52
27. 9.	Neubrandenburg – Malchin – Dargun	64
3. 10.	Leipzig – Merseburg – Halle – Röblingen am See – Vilsenburg – Naumburg – Leipzig	03^{10}, 52, 94, E 18
10. 10.	Berlin – Fürstenwalde (Spree) – Frankfurt (Oder) – Weibig – Wriezen – Berlin	01, 65^{16}

Traditionsbahn Radebeul Ost – Radeburg
23., 24. 5., 21. 6., 28. 6., 19. 7., 2. 8., 23. 8., 20. 9. und 11. 10.

Traditionsbahn Erfurt Hbf – Erfurt West
13. u. 14. 6., 11. u. 12. 7. sowie 5. bis 13. 9.

Fahrzeug-Ausstellung in Berlin anläßlich der 750-Jahr-Feier
vom 12. bis 21. Juni auf dem Wriezener Bahnhof; von hieraus auch Traditionsfahrten

6



Detlef Scheibe, Borna (b. Oschatz)

Ein Außenseiter auf dem Rand

Dem Reisenden zwischen Praha und Česka Trebová fällt er sicher auf, vorausgesetzt er hat seinen Platz auf der linken Wagenseite in Fahrtrichtung gewählt. Im Bahnhof Ústi nad Orlici steht auf einem westlich vom Empfangsgebäude gelegenen Abstellgleis der ČSD-Triebwagen M 260.001, der aufgrund seiner eigenwilligen Form als auch wegen seiner Farbgebung, die ihm den Namen „Štribrný šip" (Silberner Pfeil) einbrachte, ein Blickfang ist.

Obwohl der M 260.001 eine bemerkenswerte Konstruktion mit „vielen Widersprüchen" ist, wie Bek in (1) schreibt, oder vielleicht auch gerade deswegen, war sein Schicksal eher das eines Außenseiters.

Sein Aufbau erinnert an die legendären Triebwagen M 290.001 und M 290.002 „Slovenská Strela" (Slowakischer Pfeil), die Tatra Kopřivnice 1936 an die ČSD lieferte und die ab Juni 1936 die 397 km lange Strecke zwischen Praha und Bratislava mit nur einem Zwischenhalt in Brno in 4 Stunden und 51 Minuten zurücklegten; der schnellste lokbespannte Zug benötigte dagegen 5 Stunden und 51 Minuten (in Richtung Praha 6 Stunden und 1 Minute). Das entsprach einer Reisegeschwindigkeit von 92 km/h.

Diese sehr guten Erfahrungen veranlaßten die ČSD, im Jahre 1937 bei ČKD einen vierachsigen Dieseltriebwagen zu bestellen, der allerdings erst 1939 geliefert wurde. Den M 260.001 verbannten die faschistischen Besatzer wie alle übrigen Triebwagen bis Kriegsende auf das Abstellgleis.

Nach 1945 wurde der Triebwagen dem Bw Ústi nad Labem zugeordnet, und diverse Defekte schränkten seine Einsatzmöglichkeiten ein. Oft stand auch nur ein Motor im betriebsfähigen Zustand zur Verfügung, so daß man mit der Hälfte der Leistung auskommen mußte. Vielfach wurde der Wagen vom Theater der Stadt Ústi nad Labem für Tourneefahrten in den nordböhmischen Raum gemietet.

Noch heute bestehen die Bahnsteige in der ČSSR teilweise nur aus einer Sandaufschüttung zwischen den Gleisen, häufig mit der Schienenoberkante abschließend. Die Einstiege des M 260.001 wurden so konstruiert, daß unter diesen Bedingungen ein reibungsloser Fahrgastwechsel erfolgen konnte, da vor dem zweiten Weltkrieg kaum befestigte Bahnsteige anzutreffen waren. Während des zweiten Weltkriegs stattete man eine Reihe von Bahnhöfen mit erhöhten und durch Betonkanten befestigte Bahnsteige aus. Dadurch wurde beim M 260.001 in diesen Bahnhöfen das Ein- und Aussteigen recht riskant, und der Triebwagen mußte in solchen Fällen dann vor dem Bahnsteig halten.

1



1 M 260.001 in Ústi nad Orlici am 12. August 1982

2 Maßskizze M 290.0

Foto und Zeichnung: Verfasser

Über das weitere Schicksal des Fahrzeugs berichtet Bek in (1): „Eine völlige Degradierung erfuhr der Wagen bei seinem Einsatz im Lokalverkehr zwischen Ústi nad Labem und Bilina oder Roudnice nad Labem und Zlonice. 1951 wurde er abgestellt und 1957 im Ausbesserungswerk Šumperk ausgemustert. Die Dieselmotoren wurden an das Theater in Praha-Karlin für ein ortsfestes Stromaggregat verkauft.

Fast wäre damit das Schicksal des Triebwagens besiegelt gewesen, hätten sich nicht Eisenbahnfreunde seiner angenommen und ihn schrittweise wieder hergerichtet. Eine Wandzeitung im Empfangsgebäude von Ústi nad Orlici dokumentiert dies anschaulich.

Abschließend sollen noch einige konstruktive Details des M 260.001 aufgeführt werden.

Er wurde durch zwei 8-Zylinder-Dieselmotoren (V-Anordnung der Zylinder) mit einer Leistung von 169,2 kW (= 230 PS) angetrieben, wobei in jedem Drehgestell der Bauart „Görlitz" einer installiert war und über ein sechsstufiges Planetgetriebe PRAGA-WILSON auf eine Achse wirkte. Die beiden Getriebe wurden mit einem hydraulischen Vorschaltgetriebe synchronisiert.

Technische Daten

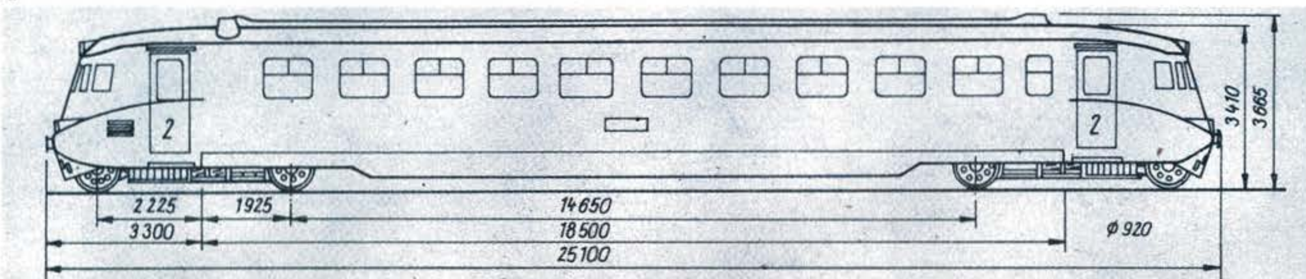
Betriebsnummer	M 260.001
Baujahr	1939
V_{max}	90 km/h
Achsanordnung	(1A) (A1)
LüP	22 450 mm
Leermasse	38,68 t
Masse des besetzten Triebwagens	44,80 t
Motorleistung	2 × 169,2 kW
● Anzahl d. Zylinder	8
● Durchmesser	150 mm
● Kolbenhub	190 mm
● Drehzahl	1400 U/min^{-1}
Kraftübertragung	mechanisch
Sitzplätze	64

Interessanterweise war die Schaltstufe 6 immer verplombt, weil mit ihr eine Geschwindigkeit von 120 km/h erreicht werden konnte, die Bremsen jedoch nur bis 90 km/h sicher funktionierten. Die Achsschenkel ragten über die Achslager hinaus und trugen Trommelbremsen, die bis dahin nur im Kraftfahrzeugbau angewandt wurden.

Der Fahrgastraum bestand aus zwei Großabteilen, welche mit lederbezogenen Sitzbänken in der Anordnung 2 + 2 bestückt waren.

Quellenangaben
(1) Bek, J.: Atlas lokomotiv 2, Praha 1969, S. 46–49
(2) Hans, J. Dejiny dopravy do úzeni ČSSR, Bratislava 1975, S. 240
(3) Štěpán, M.: Přehledné dějiny československých železnic, Praha 1958, S. 204

2



Strecke weicht der Braunkohle

Am 9. Juli 1986 verkehrte der letzte Güterzug auf der DR-Strecke Kraftwerk Boxberg – Uhyst. Die Strecke liegt im Vorfeld des Braunkohletagebaues Bärwalde. Bis zu diesem Zeitpunkt waren die Vorschnittbagger schon bis auf etwa 200 Meter vor der Trasse im Einsatz, so daß es nunmehr notwendig wurde, die Strecke einzustellen. Das Bw Hoyerswerda beförderte die Güterzüge bis zum Schluß mit Lokomotiven der Baureihe 52.8. Eine neue Strecke ist nicht vorgesehen. Güterzüge zum Kraftwerk Boxberg werden über den Kohlering mit DR-Anschluß in Knappenrode gefahren. Abb. 1 zeigt den letzten Zug, gezogen von der Lokomotive 52 8046 bei Uhyst.
Text und Foto: O. Urban, Krauschwitz

Damm wurde 115 Jahre alt

Am 14. September 1869 erfolgte in Weida auf dem Hermsenberg der erste Spatenstich für den Bau der Eisenbahnlinie Gera – Eichicht. Beim Bau dieser Strecke mußten auch ungünstige Geländeeinschnitte überwunden werden. Um die Gleise über das Oschütztal verlegen zu können, entstand am Bahnhof Weida (jetzt km 85,2–85,6) ein Damm, der in der damaligen Zeit der höchste aller deutschen Eisenbahnen war. Er erreichte über dem Grund des Oschützbaches eine Höhe von 80 pr. Fuß. (1 pr. Fuß = 0,314 m, rund 25 Meter). Die feierliche Inbetriebnahme der Strecke Gera – Eichicht, fand am 20. Dezember 1871 statt.
In der Nacht vom 22. zum 23. November 1882 ereignete sich am hohen Damm in Weida ein Dammrutsch. Die Strecke mußte bis zum 26. November 1882 gesperrt werden. Der Reiseverkehr wurde durch Pendelzüge aufrechterhalten, der Güterverkehr kam vollkommen zum Erliegen. In kürzester Zeit wurden die nötigen Reparaturen durchgeführt. Beim Betrachten des vor 115 Jahren errichteten Bauwerkes wird man feststellen, daß in jenen Jahren schon beachtliche Erdarbeiten für den Eisenbahnbau möglich waren (Abb. 2).
Text und Foto: W. Schubert, Weida

Vor 90 Jahren in Mühlhausen

Bei der auf dem Foto (Abb. 3) zu sehenden Lokomotive handelt es sich um eine pr G 3 „ERFURT 1012". Sie wurde 1888 mit der Fabrik-Nr. 2576 von Henschel & Sohn, Cassel, gebaut und an die KED Erfurt geliefert. Die Aufnahme ist etwa 90 Jahre alt, denn zu dieser Zeit hatte der Bahnhof Mühlhausen noch keine Bahnsteigüberdachungen. Interessant ist der scheinbar überdimensionierte Tender. Seine Konstruktionsmerkmale lassen darauf schließen, daß er von einer ausgemusterten Lokomotive der früheren Thüringischen Eisenbahn stammt. Nach dem „Verzeichnis der Lokomotiven und Tender – 1. 7. 1897" waren diese Lokomotiven normalerweise mit einem dreiachsigen Tender gekuppelt, der 9 m³ Wasser und 4 t Kohle aufnahm. Nach Eintragung im vorgenannten Verzeichnis wurde die Lokomotive nach 1900 an die KED Halle abgegeben. Über den weiteren Verbleib ist nichts bekannt.
Text: G. Fromm, Erfurt, Repro: R. Schmalzl, Heyerode, Sammlung: G. Fromm, Erfurt

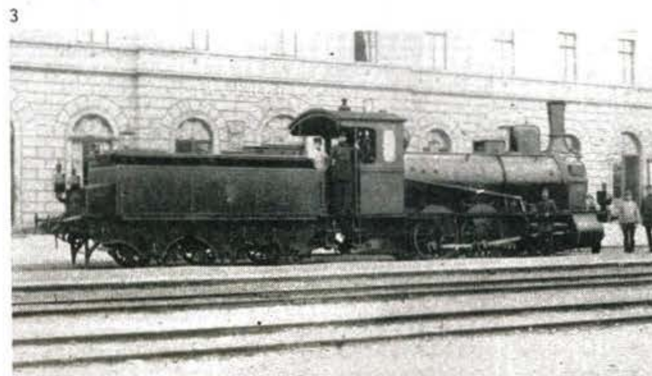
1



2



3



Schienenweg über den großen Kaukasuskamm

Eine Eisenbahnlinie über den großen Kaukasuskamm, die in der Umgebung von Tbilissi beginnt und bei der nordossetischen Hauptstadt Ordshonikidse endet, entsteht. Sie wird als der schwierigste Eisenbahnbau in diesem Fünfjahrplan bezeichnet. Seit 1868 wurden mehr als 250 Projekte vorgelegt, darunter auch eines des Eifelturmschöpfers. Doch das Wagnis ging niemand ein. Im Sommer 1986 schlug die Stunde des kühnen Projekts. Bautrupps des Komsomol begannen unterhalb des 2400 Meter hohen Archotsker Passes mit dem Bau eines 23,2 Kilometer langen Tunnels der künftigen Strecke.
Der Archotsker Tunnel, das erste Bauwerk auf der 180 Kilometer langen Trasse, ist der komplizierteste von insgesamt 26 Tunneln, die zu bauen sind. Etwa 42 Kilometer Strecke werden unter der Erdoberfläche liegen. Mehr als 22 Millionen Kubikmeter Gestein und Erde müssen bewegt werden. Außerdem sind insgesamt 72 große und kleine Brükken herzustellen.
Die Strecke über die Berge wird es ermöglichen, den Weg aus dem Zentrum des Landes nach Süden, der heute am Kaspi entlangführt, um rund 1000 Kilometer zu verkürzen.
me

Mehr Kilometer „unter Strom"

Die Gesamtlänge des Streckennetzes der ČSD beträgt mehr als 13 000 Kilometer. Davon ist rund ein Viertel bereits elektrifiziert. Bis 1990 sollen weitere 380 Kilometer Fahrdraht erhalten. Die Arbeiten konzentrieren sich auf die am stärksten befahrenen Strecken, auch auf den Abschnitt von Děčin bis an die Staatsgrenze der DDR.
me

Schienennetz 1 600 Kilometer

Die bedeutendste Eisenbahnstrecke in der Mongolischen Volksrepublik ist die 1 150 Kilometer lange Linie Nauschki – Darchan – Ulan Bator – Dsamyn Uud. Sie verbindet die Mongolei mit der UdSSR und der VR China. Die Beförderungsleistung liegt bei 0,4 Mrd. Pkm und 4,5 Mrd. tkm – etwa 70 Prozent aller Transporte.
me

Eisenbahn hat Vorrang

Im Fünfjahrplan – 1986 bis 1990 – sollen in China etwa 5 000 Lokomotiven gebaut werden. Das sind über 70 Prozent mehr als im vorangegangenen Fünfjahrplan. Bis 1990 ist vorgesehen, 70 Prozent aller Lokomotiven mit Dieselkraftstoff oder Strom zu betreiben. Von den etwa 12 000 in China fahrenden Lokomotiven sind zur Zeit noch rund 70 Prozent dampfbetriebene.
Die in Peking bestehenden zwei U-Bahn-Linien sollen in diesem Jahr eine Verbindungsstrecke erhalten. Ihr Bau begann 1986.
Auf der Linie vom Kohlezentrum Datong zum Hafen Ginhuagdao am Gelben Meer wird in der Nähe von Peking an einem acht Kilometer langen Tunnel gebaut.
me

Bernd Schröder (DMV), Billeben

Ein ungewöhnlicher Arbeitszug

An der Nebenbahnstrecke Sondershausen–Bad Frankenhausen, KBS 653, liegt der Haltepunkt Sondershausen Süd. Beim Bau dieses Streckenabschnittes am Stadtrand von Sondershausen und bei der Einrichtung des Haltepunktes vor nunmehr 87 Jahren waren schwierige topographische und aufgrund der städtischen Bebauung auch räumliche Verhältnisse zu berücksichtigen. So kommt es, daß der Haltepunkt für Straßenfahrzeuge nicht erreichbar ist und Fahrgäste nur über Fußwege Zugang zum Bahnsteig und zum Empfangsgebäude haben.

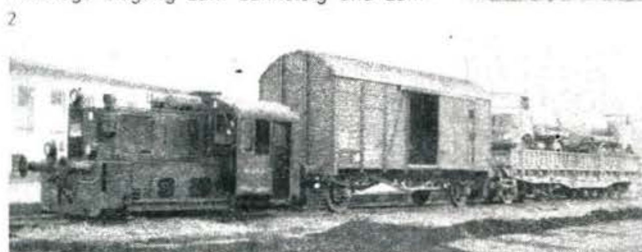
Wie zur Zeit des Baues der Strecke für Stationsgebäude dieser Größenordnung üblich, wurde ein separates Toilettengebäude unmittelbar neben dem Empfangsgebäude errichtet. Es wird auch heute noch, inzwischen ein wenig modernisiert, benutzt. Zur Toilette gehört natürlich eine Klärgrube, die in bestimmten Abständen geleert werden muß. Früher gab es dafür bahneigene Fäkalienwagen, mit denen in regelmäßigen Zeitabständen die Strecken abgefahren und die Sammelgruben der Stationsgebäude abgepumpt wurden. Solche Fahrzeuge existieren längst nicht mehr, und man ist ausschließlich auf entsprechende Straßenfahrzeuge einschlägiger Dienstleistungsbetriebe angewiesen.

Was aber tun, wenn man keine Zufahrt für ein Fäkalienfahrzeug hat? Die im Laufe der vergangenen Jahre dafür gefundene Lösung ist einfach und originell zugleich. Vom Leiter der Dienststelle wird mit dem kommunalen Dienstleistungsbetrieb ein Termin für die Bereitstellung von zwei Fäkalienfahrzeugen vereinbart. Gleichzeitig muß er dafür sorgen, daß ein Güterwagen der Gattung Sa zur Verfügung steht. Es bleibt nun nichts weiter zu tun, als die Fahrzeuge im Bahnhof Sondershausen zu verladen und diesen auf unseren Schienen wahrscheinlich einmaligen Zug als Sperrfahrt mit einer Rangierlok zum 2,5 km entfernten Haltepunkt Sondershausen Süd zu befördern. Nachdem die Männer vom Dienstleistungsbetrieb ihre nun einmal notwendige Arbeit erledigt haben, drückt die Rangierlok den Zug zum Bahnhof Sondershausen zurück. Die Fahrzeuge sind schnell entladen und rollen zur Kläranlage, um geleert zu werden.

1



2



3



Fotos: Verfasser

Peter Koehler (DMV), Rathenow und
Dipl.-Ing. Wolfgang List (DMV), Stendal

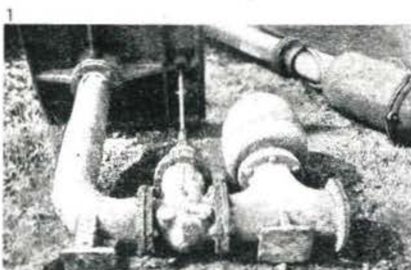
Nichts geht mehr ...

Im „me" Heft 9/82, stellten wir auf den Seiten 18 bis 21 Wasserkräne mit Gelenkausleger vor.

Im Zuge der Streckenelektrifizierung des Abschnittes Zielitz–Stendal wurden im Frühjahr 1984 die im genannten Beitrag erwähnten Stendaler Gelenkwasserkräne abgebaut. Ein Besuch im Bw Stendal eröffnete uns die sicher nicht alltägliche Möglichkeit, einen Blick hinter (besser: „unter") die Kulissen zu werfen: Dort lagen noch längere Zeit die gewaltigen Gußeisenmassen. Die Abbildungen lassen so manche Details erkennen, die normalerweise dem Betrachter verborgen sind. Da fällt zuerst (Abb. 1) die Unteransicht der Bodenplatte auf. Sie ist mit mehreren Rippen verstärkt und trägt sowohl an der Unterseite als auch an der Oberseite (Abb. 2) einen Flansch, an dem die Bauteile befestigt sind. Während nach oben hin das allseits bekannte Standrohr angebracht war (rechts auf Abb. 1 zu erkennen), ragte nach unten in eine etwa 1,5 m tiefe, ausgemauerte Grube das abgewinkelte Wasserleitungsrohr. Es war mit seinem kurzen Schenkel an dem Bedienungsschieber angeflanscht. Die Betätigungsstange wurde mit einer lösbaren Keilverbindung oberhalb der Stopfbuchse verlängert und trat oberhalb des Handrades als Gewindespindel (Trapezgewinde) heraus. Neben dem Betätigungsschieber ist der Windkessel zu erkennen, der Druckstöße im Wasserleitungsnetz ausglich. Er war an dem hier nicht sichtbaren Hauptabsperrschieber in der vorerwähnten Grube, an dem die weitverzweigte Falleitung vom Wasserturm endete, angeschraubt. Diese Grube verfügte über eine tragfähige Bodenfläche, auf die sich die deutlich sichtbaren angegossenen Auflageflächen abstützten.

Inzwischen sind diese tonnenschweren Eisenkonstruktionen dem Schneidbrenner zum Opfer gefallen. Ein Menschenleben lang waren sie unsichtbar für den interessierten Laien. Ob sie im Mai 1984 jemand im Bw Stendal bewußt als Sachzeuge vergangener Ingenieurkunst zur Kenntnis genommen hat...?

1



2



Fotos: W. List, Stendal

eisenbahn

kurzmeldungen

Lok-einsätze

Raw „Helmut Scholz" Meiningen *(me 9/86-11)*
Zeitraum vom 1. Juni 1986 bis 31. Oktober 1986
Planmäßig aufgearbeitet wurden folgende Maschinen:
Juni: 50 3507 (Bw Glauchau), 50 3635 (Bw Angermünde), 52 8038 (Bw Cottbus), 52 8039 (Bw Falkenberg); Umbau PmH Nr. 1 (ex 44 0053) in Dampfspender (Bw Seddin).
Juli: 50 3519 (Bw Glauchau), 52 8056 (Bw Bautzen), 52 8112 (Bw Eberswalde), 52 8117 [Bw Frankfurt (O.)], 52 8151 (Bw Bautzen), PmH Nr. 3 (ex 44 0500, Bw Nordhausen), PmH Nr. 2 (ex 44 0090, Bw Seddin) Umbau in Dampfspender.
August: 44 0354 (PmH, Bw Schöneweide), 50 3552 (Bw Halberstadt), 50 3652 (Bw Salzwedel), 52 8035 (Bw Angermünde), 52 8058 (Bw Hoyerswerda), 94 1292 (Bw Meiningen, von Mai bis August im Raw), 95 1016 (Bw Kamenz, Maschine ist im Zugdienst nicht mehr einsetzbar); als Dampfspender: 03 2295 (Bw Leipzig Süd), 44 454 (Dsp 100), 44 555 (Dsp 101, beide Bw Falkenberg), 58 422 (Dsp 2, Bw Dresden).
September: 50 3523 (Bw Glauchau), 52 8012 (Bw Zittau), 52 8035 (Bw Angermünde), 52 8096 (Bw Engelsdorf), 52 8134 (Bw Bautzen), 52 8141 (Bw Angermünde), 52 8195 (Bw Zittau); als Dampfspender: 44 1280 (Umbau) und 44 2394.
Oktober: 50 3682, 50 3695 (beide Bw Güsten), 50 3700 (Bw Halberstadt), 52 8047 (Bw Zittau), 52 8075 (Bw Wustermark), 52 8192 (Bw Görlitz), 52 8200 (Bw Bautzen), 58 3049 (Bw Glauchau, nur noch Hzl), PmH 16 (ex 44 0286, Bw Schöneweide).
Zerlegungen:
Juli: 44 1488 (zuletzt Bw Halberstadt), 58 209 (zuletzt Dsp im Bw Dresden).
September: 44 1389 (zuletzt Bw Saalfeld)
Oktober: 44 2789 (zuletzt Bw Schöneweide), 44 2989 (zuletzt Bw Wustermark).
Sch (November 1986)

Bw Wustermark
Lokbestand: 52 8089, 52 8129
Umlauf (KBS 750): Wur (52104) 21.52, 0.42 Rw; Rw (SLvz, 50763) 1.31, 2.48 Wur; (65180) 7.21, 12.00 Hnd; Hnd (55186) 13.31, 14.10 Wur.
Legende: Wur – Wustermark Rbf, Rw – Rathenow, Hnd – Hennigsdorf, SLvz – Schlußlok
Hau (Ende Oktober 1986)

Est Templin
Lokbestand: 50 5321, 3527, 52 8165. Alle Maschinen ohne Treibstangen, 3527 betriebsfähig, alles Hzl.

Zerlegung Dampfspender Nr. 5
Dieser Dampfspender (ex 41 1053, ex Bw Halberstadt, 1979 im Raw Meiningen umgebaut) wurde 1982 vom Betonwerk Halberstadt an das Kombinat Beton Nord BT Götschendorf verkauft, war dort bis 1985 im Einsatz und wurde Ende April 1986 ebenfalls dort zerlegt.
Häu (November 1986)

Bw Wittenberge und Est Neustadt sowie Est Wittstock/Parchim *(me 1/86-6)*
Lokbestand: 50 0065 (z), 3545, 3554, 3561, 3570, 3610, 3624, 3637, 3638, 3640, 3641, 3642, 3645, 3663, 3680, 3683, 3685.
Umläufe (KBS 774, 800, 814): W (61861) 6.35, Nsd 10.10; Nsd (61862) 12.10, 16.00 W; W (50827) 17.43, 18.04 Ge; Ge 18.44 (50714), 19.05 W; Nsd (59811) 8.30, Nau 9.36; Nau (Lzz) Wur; Wur (52176) 13.40, 16.52 Nsd; Nsd (53856) 19.30, 20.33 W; Nsd (53852) 8.03, 9.05 W; W (50823) 10.11, 10.32 Ge; Ge 12.47 (47984), 13.14 W; W (50815) 16.01, 16.20 Ge; Ge (56086) 17.11, 17.35 W; W (61863) 18.38, Nsd 22.12; Ge (50720) 9.03, 9.24 W; Nsd (60801) 15.28, 16.28 Nau; Nau (65163) 17.31, 17.54 Wur; Wur (52178) 19.03, 20.18 Nsd.
W (50873) 4.45, 5.08 Pe 8.42, 9.22 Pr 10.20, Wk 10.50; Wk (53872) 8.15, 8.47 Pr 10.03, 10.39 Pe 11.36, W 11.52; W (50875) 18.39, 19.00 Pe 21.06, 21.31 GrP 21.54, Wk 23.27; W (53875) 12.50, 13.07 Pe 14.30, 15.10 Pr 56, Wk 16.30; Wk (53876) 18.59, 19.31 Pr 21.20, 21.57 Pe 22.40, W 22.59. Par (P 15334) Sch; Sch (54861) 8.10, 8.30 Hgn; Hgn 12.45 (54864), 15.24 Sch; Sch (P 15343) Par; Par (58837) 8.30, 9.40 Lu; Lu (61851) 11.48, 15.00 W; W (53828) 17.48, 18.38 Lu. (Im Wechsel mit BR 118 im Plan der Est Parchim).
Legende: W – Wittenberge, Nsd – Neustadt (Dosse), Ge – Geestgottberg, Nau – Nauen, Wur – Wustermark Rbf, Pe – Perleberg, Pr – Pritzwalk, GrP – Groß Pankow, Wk – Wittstock (Dosse), Par – Parchim, Sch – Schwerin, Hgn – Hagenow Land, Lu – Ludwigslust.
M. R. (November 1986)

Gunter H. Schmidt, Pirna

Ein „sächsisch-böhmischer" Fund

Der Bahnhof Pirna verfügt über architektonisch einheitlich gestaltete Hochbauten. Aufmerksamen Besuchern kann jedoch ein kleiner, scheinbar bedeutungsloser und die Bahnsteigüberdachungen betreffender Unterschied auffallen.
Das Empfangsgebäude und die Bahnsteiganlagen entstanden in einer relativ kurzen Zeit und wurden 1875 übergeben. Der Bau des Empfangsgebäudes erfolgte in Insellage mit je einem überdachten Hausbahnsteig an der Süd- und Nordseite. Parallel dazu entstand der gleichfalls überdachte Inselbahnsteig. Die Bahnsteigdächer ruhen auf gußeisernen Säulen und Kopfbändern. Bis auf die Dachhaut blieben die Bahnsteigüberdachungen seit 1875 konstruktiv unverändert.
Um so eigenartiger muten die unterschiedlichen gußeisernern Bauteile auf den einzelnen Bahnsteigen an. Die gußeisernen Stützsäulen und Kopfbänder der Hausbahnsteige lassen auf ein deutlich höheres Alter, im Gegensatz zu den auf dem Inselbahnsteig verwendeten Säulen, schließen. Berücksichtigt man den hohen Schwierigkeitsgrad, der beim Einordnen technischer Gußeisenerzeugnisse innerhalb des 19. Jahrhunderts vorhanden ist, müssen besondere Umstände bei der Materialauswahl für die Bahnsteigüberdachung angenommen werden. Zudem



1 Bahnhof Pirna: Nordseite, Inselbahnsteigüberdachung von 1875 mit Stützsäule von 1875, heutiger Zustand.

2 Bahnhof Pirna: Südseite, Hausbahnsteigüberdachung von 1875 mit den Stützsäulen des Bahnhofs von 1848, heutiger Zustand

Fotos: Verfasser

widerspricht die getroffene Wahl auch dem Zeitgeschmack um 1875.
Bekanntlich verfügt Pirna außer über den bereits genannten Bahnhof zugleich noch über das ursprüngliche Bahnhofsgebäude der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn (siehe auch Berger, Manfred: „Historische Bahnhofsbauten"; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980, S. 82). Zu dem bereits 1848 eröffneten Bau gehörte ein überdachter Hausbahnsteig, auf dem nach der Lithografie von Lehmann und Opitz etwa 20 Stützsäulen vorhanden waren. Der heutige Hausbahnsteig verfügt ebenfalls über 23 gußeiserne Stützsäulen. Neben 22 Säulen gleicher Bauart ist eine abweichend ausgeführt worden. Ein Vergleich authentischer Zeichnungen vom Empfangsgebäude des alten Bahnhofs ergibt schließlich die zweifelsfreie Identität der 22 gußeisernen Stützsäulen mit denen des alten Hausbahnsteiges.
Beim Bau des neuen Pirnaer Bahnhofs wurden die über 25 Jahre alten Stützkonstruktionen der Bahnsteigüberdachung wieder verwendet.
Somit blieben die ursprünglichen Stützen der Bahnsteigüberdachung des vermutlich ältesten Bahnhofes der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn vollzählig erhalten. Da es nicht ausgeschlossen ist, daß diese Säulen die ältesten Gußeisen-Stützsäulen im Bereich des Verkehrswesens in der DDR sind, sollte im Bahnhof Pirna künftig auf diese Kuriosität in Form einer Tafel hingewiesen werden.

Hans-Joachim Wilhelm (DMV), Berlin

H0-Modell 65 1049-9

Wie im Heft 4/1986 angekündigt, stellen wir heute das Siegermodell in der Kategorie A2/H0 des XXXII. Internationalen Modellbahnwettbewerbes 1985, Trutnov (ČSSR) vor. Wir verbinden dies zugleich mit dem Hinweis, daß die Berichterstattung über den XXXIII. Internationalen Ausscheid 1986, der Ende November in Budapest stattfand, im Heft 2/1987 beginnt. Schon jetzt sind uns zahlreiche hervorragende Modelle bekannt, die sowohl bei den Bezirks- als auch dem DDR-Ausscheid gut abschnitten und vorstellenswert sind. Vorstellenswert wie dieses ausgezeichnete H0-Modell der Baureihe 65^{10}!

Nicht nur in ihrer Heimatstadt Dresden haben mittlerweile die beiden Modellbahnfreunde Hans-Dieter Rändler (33) und Uwe Groth (24) einen guten Ruf als Modellbauer par excellence. Liebe für die Eisenbahn, das Auge fürs Detail, aber auch die Geduld für knifflige Lösungen zeichnen die beiden aus. Und wie die nebenstehenden Aufnahmen verdeutlichen, verlassen nur „Meisterstücke" die Rändler-Grothsche Werkstatt.

Daß es sich wirklich lohnt, dieses Modell der Baureihe 65^{10} etwas genauer unter die Lupe zu nehmen, zeigen die vielen Details. Offensichtlich findet eine solche Darstellung bei vielen Lesern Anklang – für uns ist dies der größte Ansporn, diese Serie fortzusetzen.

Auch das Wettbewerbsmodell der grazil wirkenden 65^{10} ist teilweise unter Verwendung vor allem handelsüblicher Teile entstanden. Ein „Vorbild" für weitere Nachbauten? Sicherlich, denn so manches Teil, das eigentlich in mühsamer Handarbeit gebaut werden mußte, könnte man unter Berücksichtigung von Gießharztechnik weitaus einfacher fertigen. Deshalb wurde auch die Idee geboren, für alle interessierte Leser die wichtigsten Baugruppen vorzustellen und auf einige Extras hinzuweisen. Schließlich könnten sich ebenfalls andere Modellbahnfreunde zusammenfinden und arbeitsteilig solche auf dem ersten Blick komplizierten Modelle bauen.

Das Modell widerspiegelt den Zustand dieser Baureihe während der letzten Betriebsjahre. Es entstand (als Kollektivleistung!) in Gemischtbauweise; verwendet wurden neben Teilen der PIKO- bzw. EBM-Lokomotiven der Baureihen 41 und 86 zahlreiche Eigenbauteile aus Messing und Polystyrol. Andere Teile wiederum sind in Gießharztechnik entstanden. Neu angefertigt ist beispielsweise der Kessel (ausschließlich Rauchkammer), und für das Führerhaus kamen Teile der o. g. Modelle in Frage. Hingegen mußte die vordere Umlaufschürze aus Messing gefertigt werden. Bis auf das hintere Laufdrehgestell stammt das Fahrwerk von der BR 41; es ist dem der BR 65^{10} angeglichen. Dabei sind jedoch die Achsen „aussortiert" und die Räder

1



2



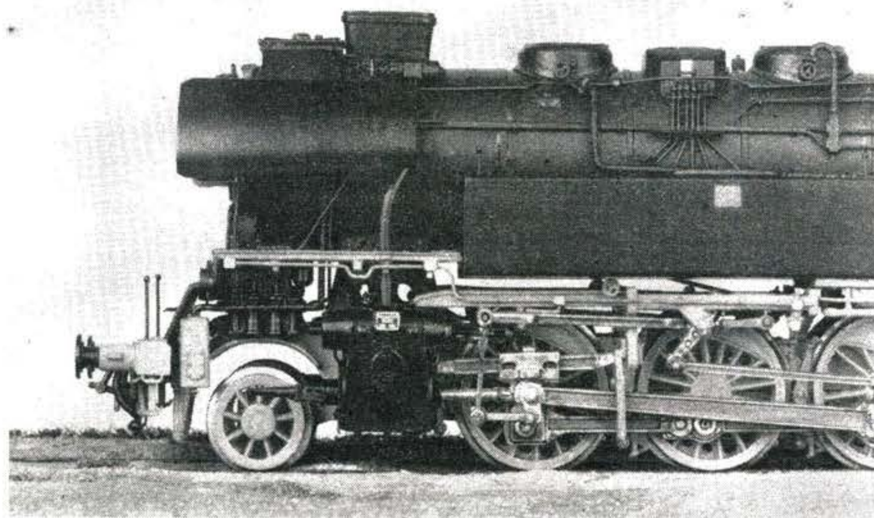
1 Detailansicht Führerhaus und Tender einschließlich Triebdrehgestell des hervorragend nachempfundenen H0-Modells. Deutlich sind die neugestalteten Drehgestellblenden zu erkennen. Der Motor konnte so geschickt untergebracht werden, daß man ungehindert durch das – lediglich mit Lokpersonal ausgestattete – Führerhaus blicken kann.

2 Die vollständige Ansicht der Lokführerseite. Hierbei fallen insbesondere die überarbeiteten Räder sowie die vielen winzigen Details wie angesetzte Leitungen, die Triebwerkbeleuchtung und der neue Kessel auf.

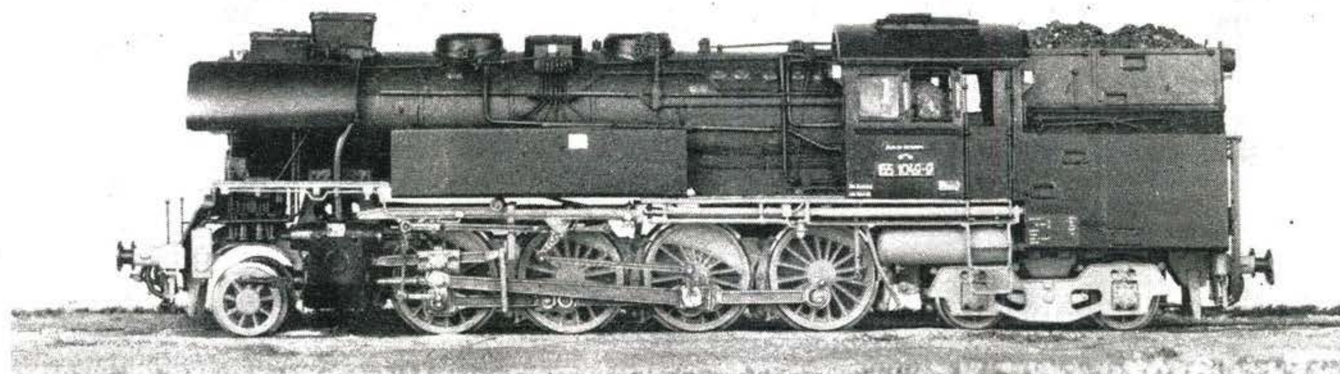
vorbildgetreu aufgezogen worden. Außerdem stammt der Zylinderblock von der PIKO-01^5 und das hintere Laufdrehgestell – es ist zugleich Antriebsgestell – basiert auf einem Drehgestell der BR 110 (EBM). Der Motor (PIKO, Typ 3032) wirkt über ein Vorgelegerad und eine Kardanwelle auf das Drehgestell. Ein Ballaststück (150 g) gewährleistet die notwendige Zugkraftübertragung. Beide Antriebsradsätze (Speiche) haben Haftreifen. In Gießharztechnik sind u. a. die Achsblenden (aus fünf Einzelteilen), Dampfdome, Sandkasten, Lüfteraufsatz (auf Führerhausdach), Dampfentnahmestutzen, Giesl-Flachejektor, Triebwerklampen und Sicherheitsventile entstanden. Des weiteren kann man dieses Modell im Vorspann und Wendezugbetrieb einsetzen; dazu müssen die Stromabnahmefedern umgehängt und spezielle Steuerkabel an der Lokomotive angebracht werden.

Die Bauzeit für zwei Modelle betrug etwa 18 Monate. Dabei gewonnene Erfahrungen wurden in der folgenden Übersicht berücksichtigt:

3



4



3 Detailansicht Zylinderbereich. Diese Aufnahme vermittelt einen Eindruck davon, wie exakt und sauber Uwe Groth und Hans-Dieter Rändler arbeiten. Nicht einmal das Firmenschild am Zylinder wurde vergessen. Und auch dieses Detail zeigt, wie sehr überarbeitete Räder den Gesamteindruck mitbestimmen.

4 Die vollständige Ansicht der Heizerseite dieses Wettbewerbsmodells; hier wäre jetzt eigentlich der Vergleich mit einem guten Vorbildfoto angebracht, um die vielen nachgebildeten Details würdigen zu können.

Fotos: A. Stirl, Berlin

Die 65^{10} in Haupt- und Unterbaugruppen

Kessel: Grundkörper (Gußteil), Sandkasten (dito), Sanddüsen (dito), Schornstein (dito), Dampfdome (dito), Sicherheitsventile (dito), Speiseventile (Zinnguß), Dampfentnahmestutzen (Gußteil), Rauchkammertür (BR 41), Rauchkammersattel (BR 41 oder Gußteil), Windleitbleche (BR 41 oder Messing), Lichtmaschine (Industrie).

Wasserkästen: Grundkörper (Gußteil oder Kunststoff), Einlaufdeckel (BR 86), Griffstangen, Kranhaken (Draht).

Umlauf: Blechteile (Ätzen), Spitzensignale (Guß- oder Drehteil), Puffer, Aufstiegstritte an Pufferbohle, Rangiergriffe, Heiz- und Bremsschläuche, Pumpenträger, Pumpen (BR 01^5), vorderes Rahmenteil (BR 41), elektrische Leitungen, Riffelblechbelag (BR 01^5 oder 52).

Führerhaus / Tendergruppe: Führerhaus (BR 41 und 86), Lüfteraufsatz (Gußteil), hintere Pufferbohle mit Türen für Tender (BR 86), Tenderkasten (Polystyrol), Ballast (Blei), Mannlochdeckel in Tenderrückwand (Ätzteil), Trittbrett für Tenderrückwand (Gaze), Tenderleitern (BR 52).

Fahrwerk: Fahrwerk oder Schleppachse (BR 41), Zylinderblock (BR 01^5), Steuerungsträger mit Lichtleitungen, Pumpenantrieb.

Antrieb: Platine (Pertinax, kupferbeschichtet), verändertes Drehgestell (BR 110), Motoraufhängung (Ms-Blech), Verschaltung, Luftkessel (Gußteil), Achsblenden (dito), Bodenplatte für Drehgestell (Ms-Blech).

Baugruppenmontage:

- Detaillierung: Kesselleitungen, elektrische Leitungen am Umlauf, Steuerstange, Wasserkastenverbindungsrohr und Umlauf mit Aufstiegsleitern.
- Lackierung
- Enddekoration

Soweit zu diesem Modell, das – wie wir inzwischen erfahren haben – eine „Nachfolgerin" hat: die BR 19^0 Reko! Darüber sicher später mehr.

An dieser Stelle danken wir den Modellbahnfreunden H.-D. Rändler und U. Groth, AG 3/9 Dresden, für die zur Verfügung gestellten Informationen und Erläuterungen. *Redaktion*

Karl Martini, Karl-Marx-Stadt

Von Moorbach nach Rehberg

Eine Schmalspuranlage in $H0_e$

Zwei Ortschaften sind durch eine Schmalspurbahn verbunden. Und wie es im Mittelgebirge typisch ist, muß dieses „Bähnle" einen beträchtlichen Höhenunterschied überwinden. So entstand die Idee zu meiner $H0_e$-Heimanlage.

Für diese Heimanlage stand allerdings nur wenig Platz zur Verfügung. Mit 1 050 mm × 850 mm ist sie nicht einmal einen Quadratmeter groß. Angesichts dieser Einschränkung konnte nur ein relativ einfacher, jedoch recht vorbildnaher Gleisplan entwickelt und umgesetzt werden. Dabei hatte die offene Gleisführung gewisse betriebliche Einschränkungen zur Folge. Wie aber die weiteren Ausführungen zeigen, ist trotz aller Einfachheit ein vielseitiger und abwechslungsreicher Eisenbahnverkehr mit zahlreichen Rangiermanövern möglich.

Auf der Anlage wurde eine Schmalspurbahn dargestellt, die die Endbahnhöfe Moorbach und (den höher gelegenen) Rehberg miteinander verbindet. Beide Bahnhöfe verfügen jeweils über ein Bahnsteiggleis (1), ein Rangiergleis (2) sowie ein Abstellgleis (3). Im Bahnhof Moorbach befindet sich außerdem eine kleine Lokeinsatzstelle mit Lokschuppen, Kohlenbansen und Wasserkran. Obwohl in diesem Zusammenhang sicherlich eine Sturzbühne realistischer wirken würde.

Für die Gleise wurde auf handelsübliches N-Material zurückgegriffen. Allerdings wäre es sicher vorteilhafter, also vorbildgetreuer, hätte man hier jede zweite Schwelle entfernt. Diese Maßnahme ist zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen; dann werden auch alle sichtbar verlegten Gleise eingeschottert. Verlegt wurden Gleisbogenradien von 193 mm, 223 mm und 425 mm. Die Strecke selbst überwindet einen Höhenunterschied von 40 ‰ in der Krümmung bzw. 60 ‰ in der Geraden. Was aber unbedingt Haftreifen auf den Treibachsen der Lokomotiven erforderlich macht!

Kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Rehberg führt die Strecke über eine (im Bild nicht vorgestellte) Fachwerkträgerbrücke. Hier soll später ebenfalls im Zuge der beabsichtigten Gleisbaumaßnahmen eine Vollwandträgerbrücke mit hochliegender Fahrbahn eingebaut werden.

Auf der Strecke verkehren drei verschiedene Zugeinheiten: ein Personen-, ein Güter- und ein PmG-Zug. Jeder Zug besteht aus drei Wagen. Eingesetzt sind zweiachsige sächsische Modelle („technomodell") sowie eine dreiachsige Schmalspur-Tenderlokomotive mit automatischer Kuppeleinrichtung. Das Modell war übrigens im „me" 8/1980 beschrieben.

Auf dieser kleinen Heimanlage wäre beispielsweise folgender Betriebsablauf möglich:

Im Talbahnhof Moorbach stehen auf Gleis 1 die Wagengruppe des Personenzuges und auf Gleis 3 die des Güterzuges bereit. Die PmG-Wagengruppe steht in Rehberg bereit.

Nachdem die Lokomotive – sie wurde tags zuvor mit Kohle und Wasser versorgt – den Lokschuppen verlassen hat, fährt sie nach Gleis 1, um an der P-Zug anzukuppeln. Sie bringt diesen Frühzug mit den ersten Fahrgästen in den Bergbahnhof, wo er auf Gleis 1 einfährt. Die Lokomotive kuppelt dann ab, fährt über Gleis 2 nach Gleis 3 und bringt den PmG nach Gleis 2. Dort kuppelt sie ab, um danach den auf Gleis 1 abgestellten Personenzug auf Gleis 3 abzustellen. Erst dann geht es mit dem PmG in Richtung Moorbach. Dort hält der Zug auf Gleis 1. Die Lokomotive kuppelt wieder ab, fährt über Gleis 2, um den auf Gleis 3 abgestellten Güterzug nach Gleis 2 umzusetzen. Der PmG gelangt anschließend auf Gleis 3. Hat der Güterzug schließlich Rehberg erreicht, auf Gleis 2 halt gemacht, zieht unsere kleine Lokomotive den auf Gleis 3 abgestellten Personenzug wieder auf Gleis 1 und bewegt den Güterzug abschließend auf das freigewordene Gleis 3...

In der weiteren Folge können insgesamt drei Berg- und drei Talfahrten stattfinden, bevor der „Ursprungszustand" wieder hergestellt ist. Nach Ablauf dieses Tagesfahrplanes wird die Maschine wieder mit Wasser und Kohlen versorgt und steht für den nächsten Tag im Lokschuppen bereit...

1

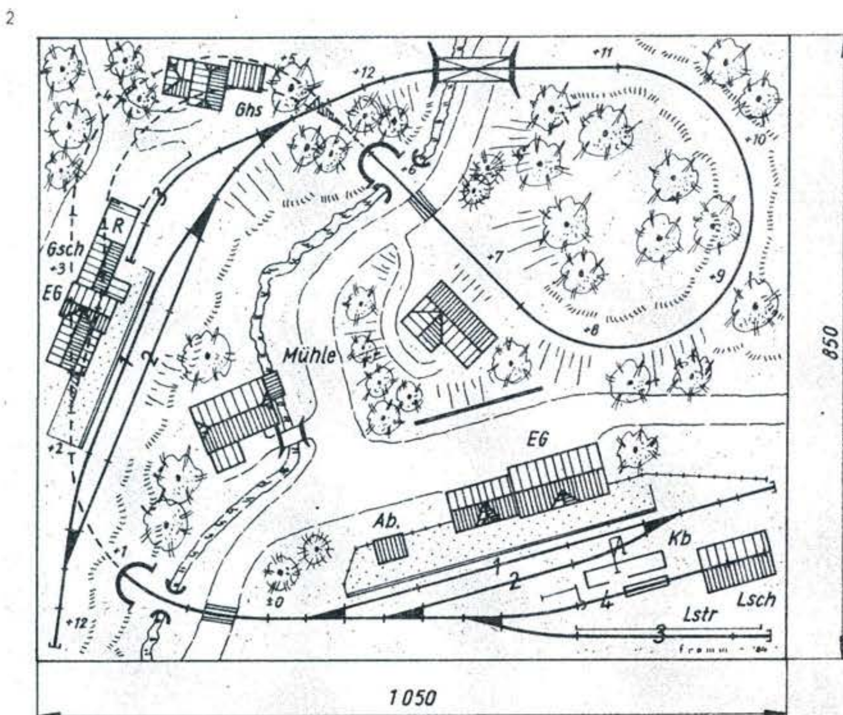


1 Der PmG verläßt soeben den Tunnel und überquert die Straße kurz vor dem Bahnhof Moorbach. Zur Sicherung des Straßenverkehrs hat die Bahnverwaltung einen Posten aufgestellt (dessen Standplättchen noch zu entfernen ist), der den Straßenverkehr stoppt.

2 Gleisplan der Heimanlage; das im verdeckten Bereich dargestellte Überholungs-/Kreuzungsgleis ist z. Z. noch nicht verlegt, soll aber im Interesse eines abwechslungsreichen Fahrbetriebes hinzukommen.

Zeichnung und Foto: Verfasser

2



Impressionen in $H0_e$

Das Thema Schmalspur erfreut sich nach wie vor großer Beliebtheit. Dabei müssen es nicht immer die bekannten HERR- oder „technomodell"-Erzeugnisse sein, auf die man zurückgreift. Vielmehr bestimmen selbstgebaute Modelle den Reiz so mancher Anlage! Wie unsere kleine Reminiszenz an die große Berliner Modellbahn-Ausstellung 1985 zeigt, kommt es jedoch auch darauf an, insbesondere kleine (Heim-)Anlagen mit wenigen Mitteln so gekonnt in Szene zu setzen, daß Unterschiede zum großen Vorbild kaum auffallen. Lassen Sie sich also von den vier nebenstehenden Motiven und unserem Rücktitel faszinieren! Wir möchten damit auch auf die diesjährigen Modelleisenbahn-Ausstellungen einstimmen, die vielerorts im Zeichen des 25. DMV-Jubiläums stehen werden.

me

1 und 2 Über die $H0_e$-Anlage von Werner Hammer, Thyrow, haben wir im Heft 1/83 berichtet. Hierbei fällt auf, wie wirkungsvoll man selbst das unscheinbarste Detail beleben kann. Die kleine Lokbehandlungsanlage, der winzige Güterschuppen oder die beiden Verladegleise verdeutlichen das Geschick dieses Modellbahnenthusiasten.

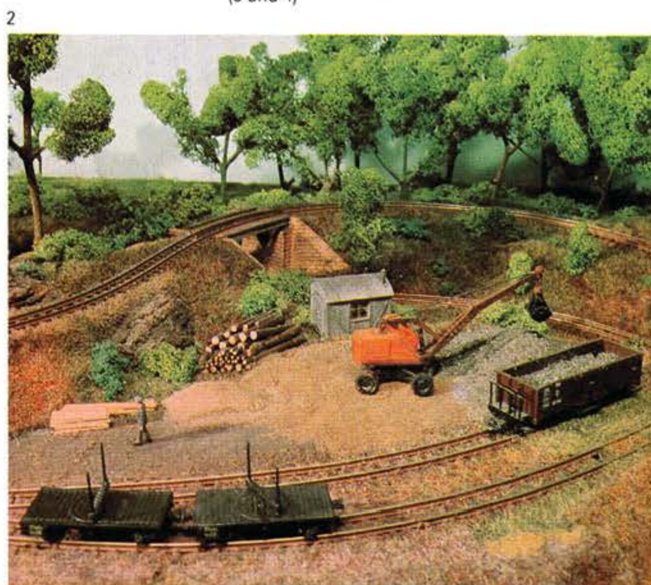
3 und 4 Bernd Egeler, Ludwigsfelde, hat auf nur 300 cm^2 die stimmungsvolle Atmosphäre einer Feldbahn eingefangen.
Der kleine Lokschuppen bzw. die Aufenthaltsbude standen bisweilen genauso im Mittelpunkt des Interesses wie die großen Gemeinschaftsanlagen!

Fotos: J. Nagel, Berlin (1 und 2); H.-W. Pohl, Berlin (3 und 4)

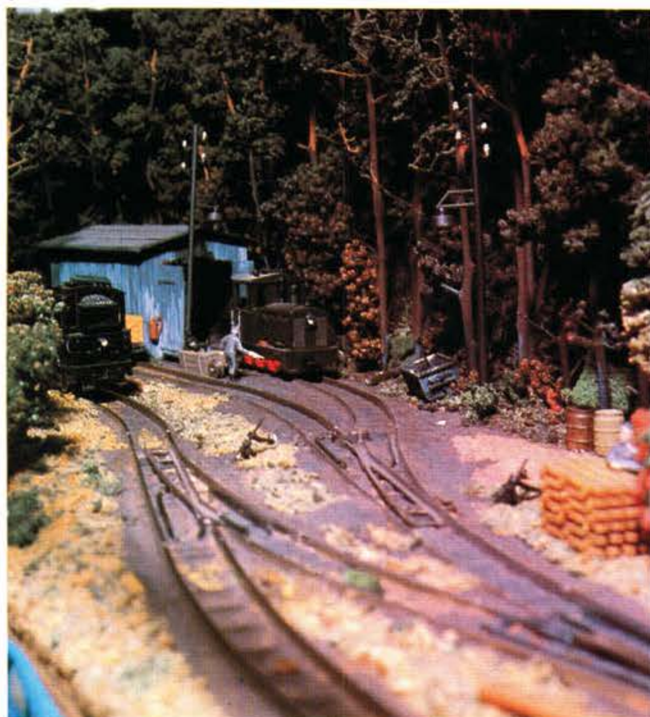
1



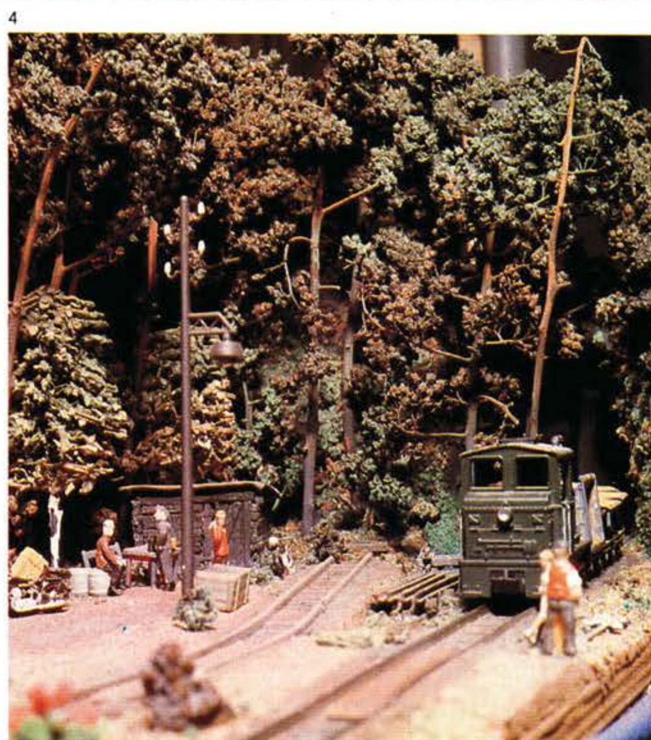
2



3



4



mosaik

1



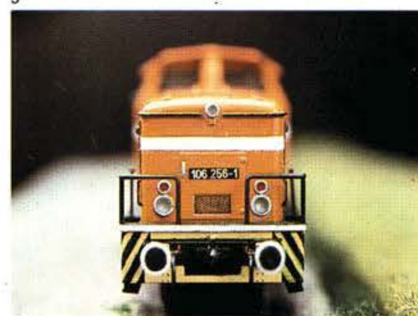
2



4



3



5



6



7



Ulf Steckel (DMV), Berlin

Frisur einer BR 106 in eine V 60

Wer auf seiner Anlage thematisch die Zeit ab Mitte der 60er Jahre nachgestaltet, kann eigentlich nicht auf ein Modell der V 60 bzw. BR 106 verzichten ... Seit 1981 stellt der VEB Plasticart das sehr gut gelungene H0-Modell der BR 106 2.–5. her. Leider gibt es aber noch keine Variante für die Zeit bis zur Einführung der EDV-Lokomotivnummern. Die DR hatte in jener Zeit die V 60 mit einem weißen Zierstreifen versehen, (s. Abb. 8), und bei der ersten V 60 12. übernahm man noch den rotweißen Anstrich der V 60.10.
Bei meinem Modell (Abb. 1 bis 3) entschied ich mich für die Ausführung mit einem Zierstreifen, die ich auf dem Titel vom Heft 24/68 „das signal" entdeckte. Zuerst muß ein H0-Modell der BR 106 mit rotem Fahrwerk demontiert werden. Danach wird das Gehäuse in die Einzelteile Führerhaus, Vorbauten und Umlauf zerlegt. Dabei sind die Fenster zu entfernen. Will man weiße Pufferringe anbringen, so empfiehlt es sich ebenfalls, die Puffer zu demontieren. Um das Gehäuse mit einem 2 mm breiten weißen Streifen zu versehen, muß man es mit Klebeband abtrennen. Aber damit saubere Kanten entstehen, ist dieses sofort nach dem Streichen wieder langsam abzuziehen. Die Fenster gewinnen optisch, wenn sowohl die Fensterbänder als auch die Flächen um die Fenster gestrichen werden. Sobald das Gehäuse wieder montiert ist, können die nachfolgenden Farbkorrekturen erfolgen. Diese treffen auch auf die BR 106 zu:

8



Fotos: A. Stirl, Berlin (1 bis 7); Sammlung U. Steckel (8)

Fahrwerk:	
Achsen im Radstern	rot (dito BR 106)
Pufferringe, Radreifen	weiß
Umlauf mit Pufferbohle:	
Bremsschlauchhandgriffe	rot (dito BR 106)
Warnanstrich (um die Ecken ziehen)	gelb (dito BR 106)
Anstrich um Pufferbohle, Pufferhülsen	hellgelb
Gehäuse:	
Lüftungsgitter	leicht schwärzen (dito BR 106)
Jalousien	schwarz (dito BR 106)
zusammengerollte Jalousieabdeckung	braun/schwarz (dito BR 106)
Schlußleuchten	dunkelrot (dito BR 106)
Auspufföffnung	schwärzen (dito BR 106)

Weiße Pufferringe: Man spannt den Puffer in eine langsamlaufende Bohrmaschine und setzt die Farbe mit dem Pinsel ab.

Da das Vorbild für dieses Modell schon ab 1965 eingesetzt war, sollten möglichst niedrige Loknummern gewählt werden. Das ist beim abgebildeten Modell noch nicht berücksichtigt worden.

In eigener Sache: Der o. g. Verfasser sucht noch Informationen, wie lange die V 60 1201 mit rotweißer Farbgebung fuhr bzw. ob noch andere Maschinen diese Farbgebung erhielten.
Redaktion

Adolf-Dieter Lenz (DMV), Berlin

V 60 D als Werklokomotive

Die in großen Stückzahlen gebaute vierfach gekuppelte 600-PS-Diesellokomotive des Typs V 60 D (so die Bezeichnung lt. Hersteller, dem VEB KLEW) ist als Baureihe 106 überwiegend im Zug- und Rangierdienst der Deutschen Reichsbahn anzutreffen. Aber auch ausländische Bahnverwaltung setzen diese robuste Lokomotive mit Erfolg ein. Und sie spielt eine nicht unbedeutende Rolle als Werklok in der Industrie. Ob in Betrieben des Schwermaschinenbaus, der Bauindustrie, der Kali- und Düngemittelindustrie u. a., überall kann man sie entdecken – meistens in einer Farbgebung wie bei der DR, allerdings mit den unterschiedlichsten Eigentumsbezeichnungen.
Der VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau, bietet seit wenigen Monaten eine Modellvariante (Abb. 4 und 5) einer Werklok aus dem VEB Stahl- und Walzwerk Brandenburg an. Grund genug für einige Bemerkungen über das Vorbild dieses interessanten H0-Modells.
Angesichts des täglichen Güterverkehrsaufkommens von mehreren Hundert Wagen in solch einem Großbetrieb ist es verständlich, daß auch eine bestimmte Anzahl leistungsfähiger und zuverlässiger Lokomotiven zur Verfügung stehen muß. Hinzu kommt noch der innerbetriebliche Transport mit speziellen Werkwagen. Beispielsweise sind im o. g. Werk glühende Schlacke auf die Kippe zu transportieren bzw. Pfannenwagen zu bewegen.
Das Stahl- und Walzwerk Brandenburg besitzt neben den typischen orangefarbenen V 60 auch eine Reihe silbergrau lackierter Maschinen. Ihnen kann man ggf. sogar im Bahnhof Brandenburg-Altstadt begegnen.
Diese silbergrauen Lokomotiven verfügen über einen wärmereflektierenden Spezialanstrich. Er schützt vor übermäßiger Erwärmung, wenn sich die Diesellokomotiven im Bereich des Abstichs aufhalten, die heißen Stahlblöcke zur Walzstraße zu transportieren bzw. andere Aufgaben im metallurgischen Prozeß zu erfüllen sind.
Einige dieser Maschinen wurden im Rahmen von Rationalisierungsmaßnahmen mit Funkfernsteuerungen ausgerüstet. Der Rangierleiter ist damit in der Lage, gleichzeitig als Lokomotivführer zu fungieren. Er betätigt das außerhalb der Maschine befindliche Steuergerät, kann auf dem Rangiertritt der Lok, an der Zugspitze der Rangiereinheit mitfahren und bremsen. Solche „unbemannten" Lokomotiven sind äußerlich durch eine Blinkleuchte gekennzeichnet, die sich auf dem Führerhausdach befindet und von allen Seiten gut sichtbar ist. Die nebenstehenden Abb. 4 und 5 zeigen das Plasticart-Modell. Abb. 6 stellt eine modifizierte Variante vor, die, wie ein Vergleich mit Abb. 9 vermittelt, relativ leicht umgebaut werden kann. Und zwar können die Rundumleuchten durch rote oder gelbe LEDs imitiert werden. Auf der Lokführerseite ist lediglich im Bereich der Kompressoren und des Tanks eine Aufstiegsleiter anzubringen.
Bleibt abschließend die Frage, ob der Hersteller des Modells oder z. B. der VEB Meßelektronik Berlin nicht interessiert ist, ein Industriemodell mit funktionstüchtiger Rundumleuchte anzubieten!? Unseres Wissens gibt es auch auf dem internationalen Markt kein vergleichbares Modell mit einer funktionstüchtigen Warnleuchte.
Eine andere „Neuheit" aus dem VEB Plasticart ist auf Abb. 7 zu sehen: die 118 181-7 in neuer bordeauxroter Farbgebung und weißen Zierstreifen an den Stirnseiten. Damit entspricht dieses schon seit Jahren produzierte H0-Modell dem aktuellen Vorbild.

Harald Pietrzok (DMV) Zossen

H0$_m$-Modell 99 211

Das Interesse an Schmalspurbahnen und ihren Fahrzeugen nimmt bei Eisenbahnfreunden und Modelleisenbahnern immer mehr zu. Da aber im Handel schon lange keine Schmalspurmodelle mehr angeboten werden, bleibt für den Modelleisenbahner nur der Selbstbau. Das in folgender Bauanleitung beschriebene Modell ist ausschließlich aus handelsüblichen Teilen entstanden. Mit diesem Beitrag ist jeder einigermaßen geübte Modelleisenbahner in der Lage; in relativ kurzer Zeit eine Schmalspurlokomotive auf die Räder zu stellen.

Das Vorbild

Das Vorbild des Modells war auf der Wangerooger Inselbahn (BRD) eingesetzt. Wangerooge ist eine von sieben ostfriesischen Inseln, die über eine Eisenbahn verfügten. Der Eisenbahnverkehr wurde auf der Insel im Jahre 1897 aufgenommen. Auf dieser Bahn mit 1000 mm Spurweite wurde der Betrieb bis Ende der zwanziger Jahre ausschließlich mit kleinen B-gekuppelten Lokomotiven durchgeführt. Mit zunehmendem Bäderverkehr mußte der Wagenpark außerdem durch vierachsige Wagen erweitert werden. Die längeren und schwerer gewordenen Züge erforderten leistungsfähigere Lokomotiven. Deshalb wurde 1929 dann durch die DRG die erste C-gekuppelte Maschine beschafft. Es war eine C-n2t Lokomotive von Henschel. Die mit der Nummer 99 211 bezeichnete Maschine übertraf wesentlich ihre B-gekuppelten Vorgänger in Größe und Leistung.

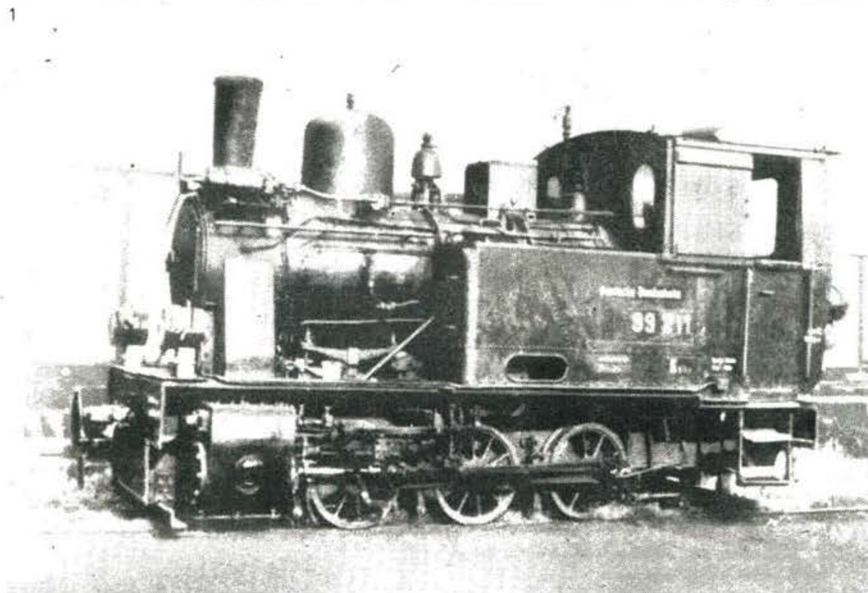
Obwohl sie etwa zur gleichen Zeit wie die Schmalspureinheitslokomotiven entstand, hat sie keiner Einheitslok auch nur annähernd entsprochen. Vielmehr war und blieb sie ein Einzelstück.

Sie wurde bis in die 50er Jahre auf der Insel Wangerooge eingesetzt und erst 1958 zu Gunsten von Diesellokomotiven ausgemustert. 1953 erhielt sie noch ihre letzte Hauptuntersuchung, wurde aber nicht verschrottet, sondern der Gemeinde Wangerooge zur Verfügung gestellt. Man hat damals die Maschine äußerlich restauriert und sie seit 1968 als Denkmal am alten Leuchtturm auf Wangerooge „umfunktioniert".

Das Modell

Das Modell entspricht in seinem Gesamteindruck dem Vorbild. Die Hauptmaße des Vorbildes wurden weitestgehend eingehalten. Als Ausgangsbasis für die Lok dient das TT-Modell der BR 92. Dabei wird das Fahrgestell der TT-Lok bis auf ein paar kleine Änderungen übernommen. Aufgrund des industriell gefertigten Fahrgestells hat die

1



Lok von vornherein gute Fahreigenschaften, die vorhandene Zugkraft reicht auch vollkommen aus.

Für das Gehäuse kombiniere man Teile eines H0- (BR 89) und eines TT-Gehäuses (BR 92). Hierbei sind mehrere Sägeschnitte erforderlich, und der Erfolg der Arbeit hängt weitestgehend davon ab, wie exakt geschnitten und wie sauber geklebt wird. Bei der Bearbeitung bzw. dem Kleben der Einzelteile sollte man sich genauestens an die in Heft 5/1975 von G. Feuereisen und in Heft 5/1984 von W. Hammer gegebenen Hinweise halten.

Das Material

Die benötigten Materialien sind handelsüblich. Besonders günstig ist außerdem, daß keine „schwer" beschaffbaren Zurüstteile benötigt werden, sondern alle Kleinteile wie Laternen, Glocke, Lichtmaschine und Wasserkastendeckel vom H0-Gehäuse anfallen. Die Lokschilder kann man bei der AG Saxonia, 8023 Dresden 22, PSF 117, bestellen.

Es werden benötigt:

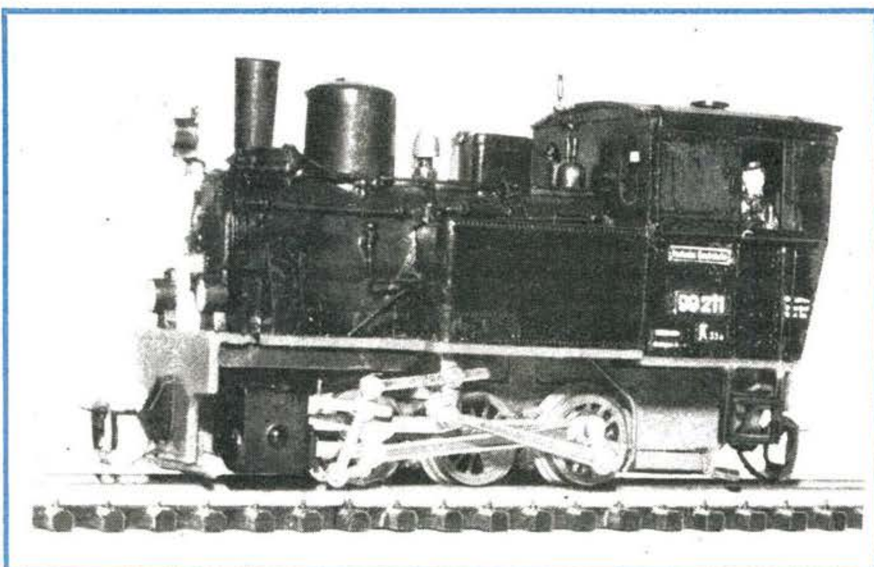
- Eine komplette Lok BR 92 (TT), VEB BTTB
- ein Gehäuse BR 89 (H0), VEB PIKO, für Führerhaus und Kesselaufbauten
- ein Satz Nummernschilder und Gattungszeichen
- ein kleines, 1 mm starkes Stück Messingblech (20 mm × 7 mm)
- zwei Federpakete von den Achshaltern eines zweiachsigen TT-Wagens und
- eventuell zwei zusätzliche Loklaternen für das Dreilichtspitzensignal

Aufbau des Fahrwerkes

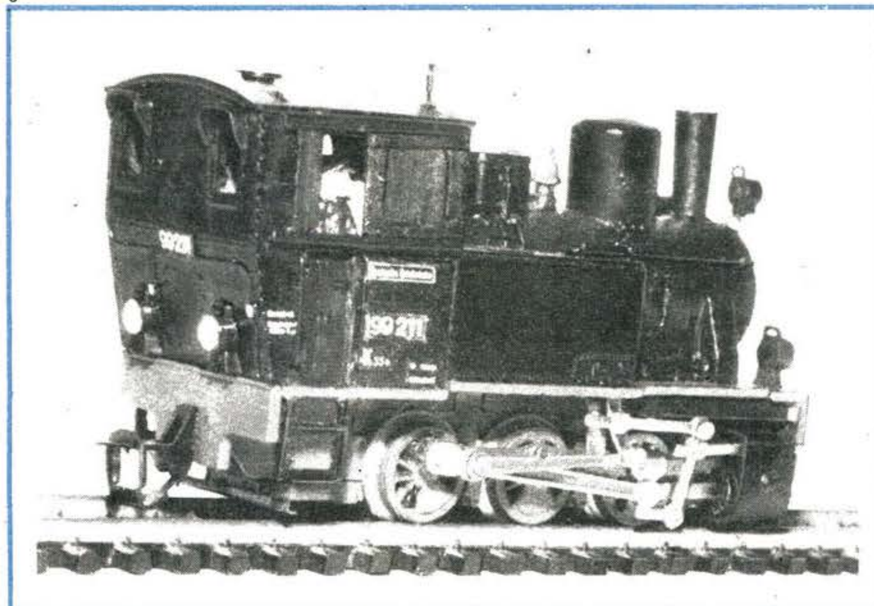
Zunächst muß die BR 92 (TT) vollkommen in ihre Bestandteile zerlegt werden. Dazu löst man die M2-Schraube im Dampfdom und nimmt das Gehäuse ab. Dann werden die Bodenplatte abgeschraubt und die beiden Nietbolzen, mit denen die Schwingen am Rahmen befestigt sind, herausgezogen, um die Steuerung und die Radsätze abzunehmen. Nun müssen die Laschen der Kreuzkopfgleitbahnhalterung und die Lasche der Getriebeabdeckung, die das Zylinderblockgußstück hält, aufgebogen werden. Dann kann man Zylinderblock und Gleitbahnhalterung nach unten herausziehen, die Drosselspulen ablöten und die Stromabnehmerfedern nach unten herausziehen. Die Laschen der Getriebeabdeckung sind ganz vorsichtig aufzubiegen und dann die Abdeckung zu entfernen. Als nächstes entfernen wir Motor, Ritzelwelle und Zwischenzahnrad.

Dazu müssen wir den Splint unterhalb der Kohlebürste herausdrücken. Danach muß noch die Schneckenwelle einschließlich ihrer beiden Lager entfernt werden; dazu biegt man die Laschen die Metallbügels, der das hintere

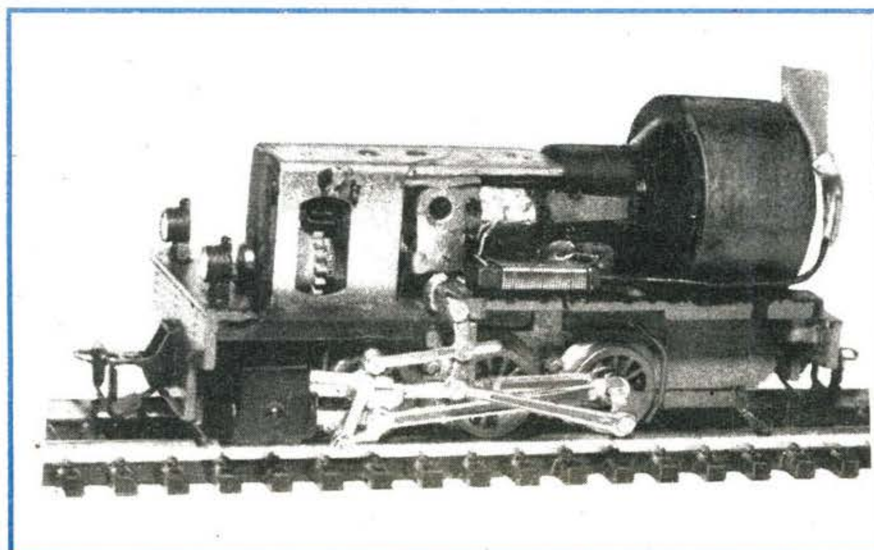
2



3



4



1 Die 99 211 in den 50er Jahren; nach diesem Vorbild ist das im folgenden beschriebene $H0_m$-Modell gebaut worden.

2 Und das ist das Umbau-Modell, fotografiert aus einer ähnlichen Perspektive wie Abb. 1

3 Die Schmalspurlok von der anderen Seite fotografiert

4 Das umgebaute Fahrgestell des Lokomotivmodells; deutlich sind die hochgelegten Drosselspulen zu erkennen.

Schneckenwellenlager hält, vorsichtig auf und zieht das Teil nach oben heraus.

Jetzt ist das Fahrzeug in seine Einzelteile zerlegt und man kann mit dem eigentlichen Umbau beginnen.

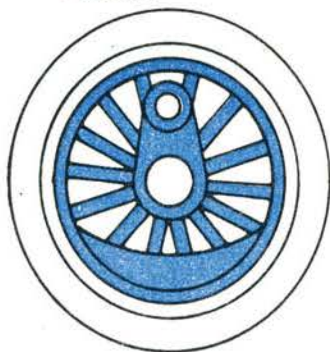
Zunächst muß der Rahmen vorn und hinten entsprechend der Zeichnung gekürzt und die Lageröffnungen des vierten Radsatzes mit einem entsprechenden Stück Plaste verschlossen werden. Am hinteren Ende des Rahmens arbeiten wir in Höhe der Kupplung eine kleine Vertiefung ein, um Platz für die Kupplungsbefestigung zu erhalten. Nun werden die Nietbolzen zur Befestigung der Kuppelstangen am letzten Radsatz entfernt und die Kuppelstangen hinter dem Treibstangenlager vorsichtig abgekniffen oder abgesägt. Ebenso sind die Stromabnehmer für den ehemals vierten Radsatz zu kürzen.

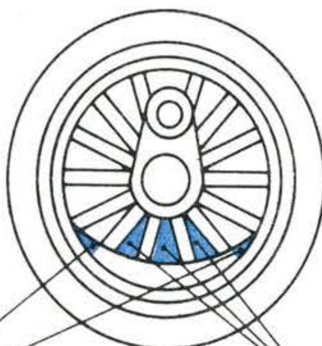
Um das Fahrgestell noch vorbildgerechter zu gestalten, kann man die Räder des Modells überarbeiten. Da die Räder beim Vorbild segmentförmige Gegengewichte haben, sind die sichelförmigen der Modellräder umzuarbeiten. Dazu muß man mit einem scharfen Stichel (angeschliffene Schnittnadel) die Außenseiten der Gegengewichte entsprechend der Speichenform bearbeiten und den Zwischenraum vom Gegengewicht bis zur Achse mit einer geeigneten Spachtelmasse (in Lösungsmittel aufgelöste Plastereste oder EP 11) schließen (s. Abb. 5).

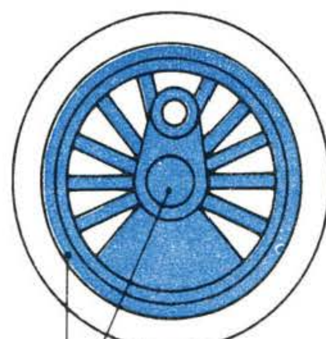
Hat man die Räder in der beschriebenen Weise geändert, dann macht sich aber ein neuer Anstrich erforderlich. Dabei werden die Zwischenräume der Speichen schwarz ausgelegt und die Speichen, das Gegengewicht, die Achswellen und Radreifen erhalten einen Anstrich in der roten Farbe des Rahmens. Diese Arbeiten erfordern sehr viel Zeit und Geduld, und wem das zu aufwendig ist, der sollte es bei den herkömmlichen Rädern belassen.

Wie der Rahmen sind auch die Bodenplatte auf die gleiche Länge zu kürzen und die Bremsklötze des vierten Radsatzes zu entfernen. Da das neue Lokgehäuse gegenüber der ursprünglichen Befestigung bei der TT-Lok um etwa drei Millimeter nach hinten versetzt

5

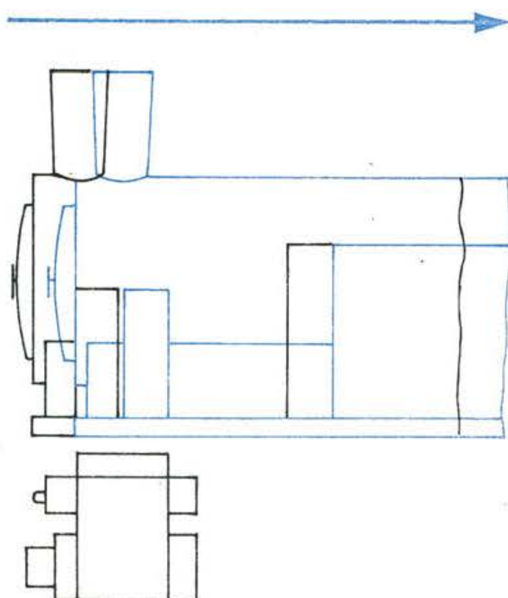






Maßstab 4:1
Skizze 1

6



Maßstab 2:1
Skizze 2

5 Notwendige Veränderungen an den Lokomotivrädern

6 Das neue Gehäuse des Modells muß wie im Text beschrieben nach hinten verschoben werden.

Fotos: Sammlung Verfasser (1), Verfasser (2, 3, 4)
Zeichnungen: Verfasser

werden muß, ist es notwendig, den Rahmen an der auf der Zeichnung angegebenen Stelle abzufeilen und die Bohrung für den Nietzapfen, der die Schwinge am Rahmen hält, etwas nach hinten zu versetzen. Das Einbringen der neuen Bohrung muß sehr vorsichtig geschehen, da die Materialstärke an dieser Stelle nur knapp zwei Millimeter beträgt. Das richtige Maß für die Verschiebung des Gehäuses nach hinten läßt sich an einem einfachen Anhaltspunkt kontrollieren. Bei der TT-Lok bilden die Verkleidung der Einströmrohre mit der Vorderkante der Zylinder eine Senkrechte, und nach der Bearbeitung des Rahmens müssen die Verkleidungen der Einströmrohre mit der hinteren Kante der Zylinder bündig liegen (s. Abb. 6).

Aus dem o. g. Grund muß auch lt. Zeichnung das Zylinderblockgußstück abgefeilt und die Getriebeabdeckung gekürzt werden. An der Getriebeabdeckung ist nun das vorbereitete Stück Messingblech anzulöten, um dort später die Gewindebohrung für die Befestigung des neuen Gehäuses herzustellen. Inzwischen können schon der Rahmen und die Bodenplatte rot gespritzt werden. Nun müssen wir noch die Zylinder selbst entsprechend der Zeichnung bearbeiten, da sie eine andere Form als die der TT-92 haben. Anschließend sind die Zylinder wieder schwarz zu lackieren.

Nach dem Trocknen der Teile kann nun das gesamte Fahrgestell in umgekehrter Reihenfolge wieder zusammengebaut werden. Jedoch befestigen wir jetzt die Nietzapfen der Schwingen in den neuen Bohrungen. Auch sollten die Drosselspulen oberhalb der Rahmenplatte zu liegen kommen, da sie unterhalb doch sehr den Gesamteindruck des Modells stören würden. Beim Gehäusebau müssen wir dann aber aufgrund dessen die Gewichte in den Wasserkästen verkleinern! Nun kann eine erste Probefahrt erfolgen. Verläuft sie zur Zufriedenheit, ist die Fahrgestellmontage abgeschlossen und man kann sich dem Lokgehäuse zuwenden.

wird im Heft 2/87 fortgesetzt

H0-Modell 56 2917 verfeinert

Vor kurzem konnte ich meine Lokmodell-Sammlung durch die H0-Güterzuglok der Baureihe 56^{20-29} bereichern. Ein Modell, zu dem man die Zwickauer Modellbauer nur beglückwünschen kann!

Das neue Modell steht in der Detaillierung dem PIKO-Modell der BR 95 nicht viel nach und ist vor allem unempfindlicher. Sehr gut finde ich die Kurzkupplung, deren Schraubenfeder nicht wie bei der 01^5 als elektrischer Leiter dient. Und die originelle Tenderbühne verdient ein Sonderlob! Bei meinem Modell ist sie bereits „bevölkert" – Lokführer und Heizer geben der tollen Maschine erst Leben! Erfreulicherweise liegen der Packung solche Kleinteile wie Kupplungshaken, Bremsschläuche, Kolbenschutzrohre und Tendergriffstangen doppelt bei. Man kann also eventuell noch andere Modelle damit ausrüsten.

Daß sich ein solch gutes Modell natürlich noch weiter verfeinern läßt, steht außer Zweifel. Ich habe bereits Trittstufen auf beiden Kolbenschutzrohren angebracht. Nicht zu vergessen die obligaten Kuppelgriffe! Und dann mußten noch die beiden Handgriffe hinter den beiden Loklaternen auf der vorderen Pufferbohle montiert werden. Wie ein Vergleich mit der Abbildung im „me" 12/1976, Seite 357, zeigt, dürfen diese kleinen, allerdings typischen Details nicht fehlen.

Weiterhin habe ich an meinem Modell die kleinen Stellrädchen, die sich beidseitig auf der Gleitbahn befinden, angebracht. Sie stammen vom H0-Modell der Baureihe 41.

Nicht zu vergessen die Fangbügel dieses Modells! Schließlich montierte ich noch die elektrischen Leitungen einschließlich Verteilerkästen unterhalb des Umlaufs. Und wem dies noch immer nicht genügt, der kann unterhalb des Führerhauses die von der AG 3/46 angebotenen Kleinserienteile Owala samt Tragrahmen anbringen. Daß meine 56er eine entsprechende farbliche Behandlung über sich ergehen lassen mußte, versteht sich von selbst. Diese Prozedur lohnt sich – aber darüber dann mehr in einem späteren Beitrag ...

H. Titze, Berlin

TT-Modell BR 250: Verbesserte Laufeigenschaften

Das neue Modell des VEB BTTB befriedigte mich nicht sofort; meine Lokomotive hatte nur zufriedenstellende Laufeigenschaften. Besonders in Gleisbögen fiel mir auf, daß die Drehgestelle offensichtlich drängten und in einer doppelten Gleisverbindung sogar entgleisten. Ursache für das schlechte Fahrverhalten war die Schwergängigkeit der Drehgestelle beim Ausschwenken. Bei genauerem Hinsehen entdeckte ich, daß der über die Stromabnehmer-Lötfahnen der Drehgestelle gezogene Isolierschlauch die Beweglichkeit der Drehgestelle einschränkte. Dieser Mangel läßt sich leicht beheben.

Und zwar muß man die Lokomotive demontieren und den o. g. Schlauch entfernen. Die nowendige Isolierung gewährleistet man auch, indem in die Durchbrüche des Bleirahmens sowohl links als auch rechts kleine Stückchen Isolierband geklebt werden. So vermeidet man, daß die Lötfahnen der Stromabnehmer mit dem Bleirahmen in Berührung kommen und einen Kurzschluß auslösen. Dadurch bekommen die Drehgestelle ein größeres Seitenspiel und drängen nicht mehr.

J. Günzel, Limbach-Oberfrohna

Gleisschotter

Zum Thema „Gleisschotter" (vgl. „me" 10/1986) möchte ich meine Erfahrungen beim Verlegen von Gleisen in der Nenngröße II_e mitteilen.

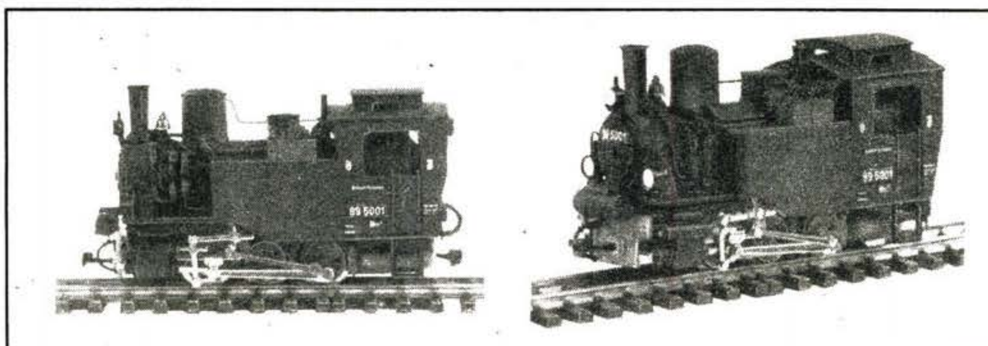
Die von mir verwendeten Gleisstücke sind auf 15 mm starkem Sperrholz montiert. Nach vielen Versuchen verwende ich Kork als Gleisschotter. Hierfür eignen sich Flaschenkorken, die ich in einem Fleischkutter zerkleinern lasse. Hierbei ist darauf zu achten, daß die „Korngröße" nicht größer als 3 mm ausfällt.

Ich beklebe meine Gleisstücke an den Kanten bis in Höhe der Schwellen mit Pappstreifen. Darauf streue ich meinen Korkschotter, der anschließend mit einem Gemisch aus 3/4 Holzkaltleim und 1/4 „Fit" übergossen wird. Am besten eignet sich hierfür eine ausrangierte Kaffeekanne! Der Schotter ist nach etwa drei Tagen abgetrocknet. Danach empfiehlt es sich, das Gleisbett mit farblosem Lack zu übersprühen. Nach dem Abtrocknen können dann die seitlich angebrachten Pappstreifen wieder entfernt werden.

Für kleinere Nenngrößen sollte man ggf. nicht auf eine Kaffeekanne, sondern eine ausgemusterte Tortenspritze zurückgreifen. Da der Leim farblos austrocknet, stören Tropfen auf den Schwellen nicht. Lediglich im Bereich von Weichenstellvorrichtungen ist etwas mehr Sorgfalt erforderlich.

H. Caseler, Berlin

Noch eine 99 211?



Ja, denn unser Leser Harald Estel, Meißen, hat uns zufällig über einen ähnlichen Fahrzeugumbau berichtet und die beiden nebenstehenden Fotos zur Verfügung gestellt. Dabei ist er völlig unabhängig von den auf Seite 22ff. beschriebenen Arbeiten in ähnlichen Schritten vorgegangen. Und wie die Abbildungen bestätigen: mit Erfolg! Inzwischen erhielt dieses schöne $H0_m$-Modell auch die richtigen Lok-Nummern.

Fotos: H. Estel, Meißen

Modellbahn-Ausstellung in Karl-Marx-Stadt

Vom 14. bis 22. Februar 1987 organisiert die AG 3/87 in der Oberschule Dr. Salvador Allende, Straße Usti nad Labem 279 (Neubaugebiet „Fritz Heckert", ehemal. Flugplatzgelände). Öffnungszeiten: Samstag und Sonntag 10.00 bis 18.00 Uhr, Montag bis Freitag 16.00 bis 19.00 Uhr, am 18. 2. 87 bereits ab 13.00 Uhr.

dmv teilt mit

Arbeitsgemeinschaften

AG 1/11 „Verkehrsgeschichte" Berlin
Am 25. April 1987 findet die 8. Wanderveranstaltung „Auf alten Bahndämmen durch Brandenburg und Mecklenburg" zwischen Bernau und Berlin-Hohenschönhausen statt. Wanderstrecken zwischen 9 und 50 km. Weitere Informationen (Ausschreibung) können angefordert werden bei: Bertram Neumann, Rotkamp 41, Berlin, 1093.

AG-Gründung
Herr Dankward Mönnig, Steinitzer Straße 1, Neupetershain, 7530, sucht noch Interessenten zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft Modelleisenbahnbau.

Ausstellungen

Burgstädt, 9112 – AG 3/86
Vom 14. bis 22. Februar 1987 in der POS „Ernst-Schneller" (unweit vom Bahnhof). Gezeigt werden neben der Gemeinschaftsanlage mehrere Heimanlagen verschiedener Nenngrößen. Daneben bestehen Informationsmöglichkeiten zu Berufen der DR, zu Fragen des Modellbaus, des weiteren Film- und Diavorträge. Öffnungszeiten: Dienstag und Donnerstag 17–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–12 und 13–18 Uhr.

Radebeul, 8122 – AG 3/18
Vom 13. bis 22. Februar 1987 im Kulturhaus der Druckmaschinenwerker des VEB PLANETA, Moritzburger Straße 31. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16.00–18.30 Uhr, Samstag und Sonntag 10.00–12.00 Uhr und 13.00–18.00 Uhr.

Weida, 6508 – AG 4/55
Vom 25. Februar bis 1. März 1987 im Kultursaal der BS „Makarenko" Gräfenbrücker Straße (Nähe Bahnhof Weida-Altstadt). Öffnungszeiten: Mittwoch bis Freitag 15–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr. Filmvorführungen, Verkauf von Modellbahnartikeln.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Bedingt durch die ständig steigende Mitgliederzahl nehmen die Wünsche für Veröffentlichungen unter „Wer hat – wer braucht?" immer mehr zu. Da uns jedoch in jedem Heft unserer Zeitschrift nur ein begrenzter Raum für alle unsere Mitteilungen zur Verfügung steht, entstehen zum Teil erhebliche Wartezeiten.
Deshalb sind wir gezwungen, nur noch solche Tausch- und Verkaufsangebote zu veröffentlichen, bei denen durch den breiten Leserkreis der Zeitschrift Aussicht auf Nachfrage besteht. So können z. B. keine Modellbahnartikel oder Literaturerzeugnisse mehr angeboten werden, die erst seit einiger Zeit im Einzelhandel verkauft werden. Wir bitten alle Interessenten, vorwiegend von den Möglichkeiten des Tausches oder Verkaufes innerhalb ihrer Arbeitsgemeinschaften oder im Rahmen unserer Tauschmärkte Gebrauch zu machen. Nachstehend geben wir nochmals die Bedingungen zur Veröffentlichung von Anzeigen unter „Wer hat – wer braucht?" bekannt.
Es können nur Anzeigen von Mitgliedern des DMV veröffentlicht werden. Die Mitgliedsnummer ist deshalb bei Veröffentlichungswünschen anzugeben. Nichtmitglieder des DMV haben die Möglichkeit, Anzeigen bei allen Annahmestellen aufzugeben. Um recht vielen Interessenten die Möglichkeit einer Veröffentlichung zu bieten, sind die Anzeigen so kurz wie möglich abzufassen. Selbstverständlich werden nur solche Anzeigen abgedruckt, deren Inhalt nicht im Widerspruch zu gesetzlichen Bestimmungen (z. B. Geschenkverordnung) steht. So können z. B. nur Erzeugnisse zum Tausch oder Verkauf angeboten werden, die in der DDR hergestellt oder im Einzelhandel der DDR verkauft wurden.
Zuschriften, die nicht diesen Bedingungen entsprechen, werden nicht bearbeitet. Wir bitten um Verständnis, daß es uns nicht möglich ist, in solchen Fällen nochmals rückzufragen.
Manfred Neumann
Generalsekretär

Sonderfahrten

Dampfloksonderfahrt am 21. Februar 1987 mit dem Traditionseilzug der DR von Zwickau über Schwarzenberg nach Cranzahl und zurück über Flöha, Karl-Marx-Stadt. Abfahrt in Zwickau ca. 8.00 Uhr, Ankunft gegen 18.00 Uhr.
Souvenir- und Imbißverkauf im Zug.
Teilnehmerpreis: Erwachsene 31,– Mark, Kinder bis 10 Jahre 15,50 Mark, DMV-Mitglieder 26,00 Mark (nur mit Angabe der Mitgliedsnummer). Wird Mittagessen gewünscht, erhöht sich der Preis um 5,50 Mark.
Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages, nur per Postanweisung, bis 30. Januar 1987 an Manfred Tischer, A.-Nexö-Str. 3, Zwickau, 9590. Der genaue Fahrplan wird mit der Fahrkarte zugeschickt.

Tauschmarkt

Naumburg, 4800 – AG 4/11
Im Auftrag des Bezirksvorstandes Erfurt führt die AG 4/11 am 29. März 1987 von 9 bis 13 Uhr in der Aula der Johannes-R.-Becher-Oberschule, Poststraße, ihren 20. Modellbahn-Tauschmarkt durch. Tischbestellungen sind bis zum 14. März 1987 zu richten an: Klaus Wunschick, Poststraße 40, Naumburg, 4800.

Für die zahlreichen Glückwünsche zum Jahreswechsel sagen wir allen Freunden im In- und Ausland unseren herzlichsten Dank.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium
Redaktion „modelleisenbahner"

Wer hat – wer braucht?

Biete: „modelleisenbahner" 7/1971; 4, 8, 10/1972; 2–4, 6/1973; 2, 4, 9/1974, 12/1975; 4, 5, 7, 8/1976; 3–5, 7, 12/1977; 1, 3, 4, 6, 8, 10–12/1978; 2–8, 10, 12/1979 1980 (außer Heft 3); 1981 kompl.; 1, 4–7, 9, 10, 12/1982; 1–3, 5, 7, 8, 12/1983; 1–3, 6–8, 10/1984. Suche: 8/1964; 4, 5/1965; 11, 12/1966; 1, 2, 4–8/1968; 1970 kompl.; 1–4/1971; 4, 6/1983; 5, 11, 12/1984; 2, 3, 5/1985. Möglichst Tausch! Matthias Hempel, Kötztinger Str. 26, Berlin, 1157.

Biete: Eisenbahn-Jahrbücher 1965–1985; Modelleisenbahn-Kalender 1977, 1981; „Dampflokomotiven" (Slovart); „Modellbahn-Anlagen 1" (Gerlach); „Schiene, Dampf und Kamera"; „Links und rechts der kleinen Bahnen"; DR-Kursbuch 1978. Suche: „Straßenbahn-Archiv 2"; DR-Fahrplan vor 1951; in H0: BR 41, vierachs. Reko-Wagen grün/elfenbein. Dieter Henzschel, Wilhelm-Firl-Straße 9, Karl-Marx-Stadt, 9047.

Biete: H0, V 200 DB; VT 33 m. Beiwagen; ETA; BR 80; 75 DR; 75 Länderb.; Wagen; HEINE-Regler; Literatur. Suche: H0, EK 4; OL-Wagen grün; Rekowagen grün; BR 84; Wannentender; Lokbausätze; „modelleisenbahner" 1952–1955; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Glasers Annalen". A. Erxlebe, Straße der Freundschaft 25, Salzwedel, 3560.

Biete: H0, div. Wagen; V 200; 130; BN 150; Bghwe elfenb./gr.; $H0_e$-„technomodell"; PREFO-Straßenbahn; Dampflok-Archiv 1–3; „Reisezugwagen-Archiv"; „Modellbahn-Bauten"; „Dampflokomotiven" (Slovart); „Bahnland DDR"; „Baureihe 01"; div. Kursbücher DR ab 1946. Suche: H0, BR 106; 75; Pw Post 4üe; Eilzug-WR; Triebfahrzeuge in $H0_e$ und Rollwagen in $H0_m$. Hans-Christoph Thiel, Güterstraße 8, Freital, 8210.

Biete: „Diesellok-Archiv" (1970); „Leitfaden Dieseltriebfahrzeuge" I, II (transpress 1967); „Archiv elektrischer Lokomotiven" (1966); „Triebwagen-Archiv" (1966); „Breite Spuren – weite Strecken" (Slezak, 1963); Die Entwicklung der Lokomotive 1835–1920 Bd. I, II und Tabellarium, Reprint f. Callwey-Verlag München; Glasers Annalen 1900–1910, 1911–1918, 1920–1930, 1947–1967; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Dampflokomotiven" (Slovart); „Deutschlands Dampflokomotiven gestern und heute" (1957); „Als die Züge fahren lernten"; „Links und rechts der kleinen Bahnen"; Bilder von der Eisenbahn, Serien 1, 2, 4; Eisenbahn-Kalender 1985; „Erfurter-Blätter" 1–2, 4–7/1980, 3–6/1981, 5–6/1982; Sonderausgabe „100 Jahre Eisenbahn Crossen". Suche: „Reisen mit der Schmalspurbahn"; „modelleisenbahner" kompl. Jahrg. 1952–1958. Tausche: Dampflok in H0, BR 24, 64, 66, 75, 86, 89, 58; in N: BR 01, 41 Eigenbau); in 0: BR 64 u. 6 Güterwagen gegen and. Dampflokomotiven in H0 od. N. Theo Ahlhelm, Hallesche Straße 7, Eisleben, 4250.

Biete: „modelleisenbahner" 10/1973; 2, 3/1974; 5, 9/1983; 9/1984; 3/1985. Suche: 1–3/1983; 4–7/1973. Steffen Guschke, Karl-Blechen-Straße 13; Leipzig, 7050.

Biete: „modelleisenbahner" 7–9/1986 od. ältere Hefte nach Wunsch. Suche: „modelleisenbahner" 1–3/1986. M. Kotyrba, Großenhainer Straße 13, Riesa, 8400.

Biete: Atlas tramvaji (ČSSR); „Modellbahn-Bauten"; „Die Windbergbahn"; „Die Rübelandbahn"; Suche: „modelleisenbahner" 8/1973; „Straßenbahnen in Karl-Marx-Stadt"; „Die Thüringerwaldbahn"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1985". Uwe Lademann, Baumschulenweg 16, Frankfurt (Oder), 1200

Biete in N: 2 Dieselloks rot, blau: zweiteil. Doppelstockeinheit; O- und Reisezugwagen; Gleismaterial; Weichen (teilweise defekt). Suche: N, Fahrleitungs- u. Turmmaste; Schranken; Figuren; zweiflügl. Formsignale; Elloks für Nebenbahnstrecken. Günter Wollstein, Otto-Buchwitz-Straße 11, Görlitz, 8900

Biete: „Erfurter Blätter" (alle erschienenen Hefte) nur Gesamtabgabe. „Die Harzquer- und Brockenbahn" (1. Aufl.) Suche: Modellbahnpraxis Heft 1; Sonneberg – Probstzella; „Die Thüringerwaldbahn"; „Eisenbahnen in Mecklenburg"; „Brücken gestern und heute"; Harzbahnen, Rainer Dill, Marx-Engels-Platz 28, Psf 65, Bernburg 4350

Biete: Modelleisenbahnkalender 1976–1983; Eisenbahn-Jahrbücher 1975–1984; Erfurter Blätter 1980–1984; DR-Kursbücher 1978–1982; ETA rot/gelb; Dampflokdias – Thüringen. Suche: H0, BR 91; „Baureihe 44"; Dampflokdias – Nordbezirke. Manfred Dietsch, Raniser Straße 6, Könitz, 6803

Biete: H0, BR 01^5; 41; 52 kond.; 55; 75; 86; 106; 110; 118; 130; E 69; 211; 244; PIKO-Einschienenbahn; in 0: Loks, Wagen und Gleismaterial von ZEUKE. Suche: Dampflokschilder und Eisenbahnliteratur vor 1930; in H0: 03 (Schicht); 23; 24; 38; 42; 58; 84; 91; 94; in I: Loks u. Wagen sowie Zubehör aller Firmen vor 1930. R. Guth, Taubenbreite 9, Quedlinburg, 4300

Biete: „Dampflok-Sonderbauarten". Suche: „Schmalspurbahn-Archiv"; „Reisen mit der Dampfbahn". Tausche „BR 01" gegen „BR 44". Michael Nestler, Feldstraße 11, Mülsen St. Jacob, 9516

Biete: „Geschichte der Dresdner Straßenbahn" (1981); „Atlas tramvaji" (ČSSR) u. Postkartenserie „75 Jahre Straßenbahn in Jena". Suche: Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen. Stefan Hertzsch, Dr.-F.-Wolf-Straße 34, Plauen, 9900

Biete: PIKO-Gleisbildelemente o. Fassungen; div. Drucktasten beleuchtet und unbeleuchtet aus Fernmeldetechnik. Eckhard Ullrich, Christoph-Probst-Str. 10, Leipzig, 7022

Biete: Nenngröße 0, ZEUKE, in sehr gutem Zustand, vier Loks; zwei D-Zugwagen; drei Packwagen; 23 Güterwagen; Schienen, Weichen, Zubehör, Trafos. Suche: H0, BR 38; 58; 84; 91; in $H0_e$: BR 99. Bernd Renneberg, Straße der Befreiung 122, Berlin, 1136

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schikken.
Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht" bitte direkt zum Generalsekretariat senden.

modell eisenbahner

anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2

Biete „me" 78–82, Einzelh., ab 83 kompl., Eisenb.-Jahrb. 63, 69, 74, 85, Loks v. Borsig, Eßlingen, „Reisen m. d. Schmalspurb.", „Schmalsp.-B. in Sachsen", Lok-Arch. Sachs. I/II, „Straßenb.-Arch. 4", „Müglitztalbahn", „Spree-Neiße", „Franzbg. Kreisb.", „Bayr. Bh.", „Sonnebg. – Probstzella", „Harzquerb.", „Übersch. d. Alpen", „Modellb.-Elektrik", H0 BR 01^5, 50, 80, 91, $H0_e$-Lok ähnl. IK. Suche „Thür. Waldb.", H0 BR 94, $H0_e$ IVK, VIK. U. Schnabel, Wettiner Str. 10, Leipzig, 7010

Biete H0 BR 03 Wagnerbleche: 23 DB; 17.10-12; 39; grau, schwarz, Jubiläumslok Borsig, 58, alles Eigenbau; 01 504 Umbau; 84; 91; VS 145; „Reisen mit der Schmalspurbahn"; „Die Meckl.-Pomm. Schmalspurbahn"; „Schmalspur zw. Spree u. Neiße„; „Bahnland DDR"; „me" Einzelhefte v. 60–69; 1974/10–12; 1975/1–12; 6–12; 1976/1–6; 1980/4, 6, 8, 11, 12; 81–83/1–12. Suche H0 BR 18.1; 18.3; 18.4; 38; 57; 74; 89 T 3; 92; 93; 94; 95; 96; „Die Dampflokomotive"; „Reisen mit d. Dampfbahn"; „Steilrampen ü. d. Thür. Wald"; „Von Sonneberg n. Probstzella" (nur Tausch). R. Kratzenberg, Friedensstr. 4d, Angern, 3211

Biete „Schiene, Dampf u. Kamera", „Dampflok-Archiv 2", 2. Aufl. (orange), „Die Harzquer- u. Brockenbahn" (v. 1978), „Eisenbahn-Jahrbuch 85", „Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn", „Die Brandenburgische Städtebahn", „Der Bayrische Bahnhof in Leipzig". Suche „Dampflok in Glasers Annalen 1947–67", „Museumslokomotiven u. Triebwagen in der DDR", „Die Harzquer- u. Brockenbahn nebst Anhang", „Eisenbahnen in Mecklenburg", nur Tausch, mit Wertausgl. Lützelberger, Kurstr. 66, Brandenburg, 1800

Biete „Glasers Annalen 1920–30" und „... 1947–67", je 58,– M, „Harzquer- u. Brokkenb.", 14,– M, „Bahnen in Mecklenbg.", 16,– M, „Thür. Waldbahn", 14,– M. Suche „Glasers Annalen 1931–43" u. Lok. v. Borsig. M. Teppich, Franckestr. 8, Leipzig, 7050

Biete O T 48, 2 Pers.-Wg., 2 Güterw. Suche $H0_m$, nur HERR. Stelter, Burgunderweg 12, Schönwalde, 1545

Biete BR 211, 36,– M; Leichttriebwagen und Beiwagen, 35,– M, und versch. Wagen, Liste anford., z. Tausch, evtl. Verkauf mögl. Suche BR 56, BR 86 oder BR 35. Th. Schirdewahn, Eichenweg 5, Jena, 6900

Biete Jubl.-Packung BR 250, Eas, Res, Rgs, ME-Kal. 76, 79, 80, 81 u. 84, „me" 8/78, 9/79, 7/82, „Dampflok 1900 bis 1910", „Glas. Annalen". Suche in TT BR 44, 50 oder 52, Verschlag-Säuretopf u. Silowagen, „me" 9/83. M. Lugyi, Fr.-Schubert-Str. 9, Heidenau, 8312

Biete „Lokomotiven von Borsig", „Straßenbahn-Archiv 4". Suche „Dampflok-Archiv 3" (3. Aufl.), „Straßenbahn-Archiv 6". G. Scamoni, Filchnerstr. 52, Babelsberg, 1502

Biete H0-Loks, je 60,– M. Suche Loks in 00, 0 u. I v. Märklin, Trix, Zeuke u. ä. sowie Blechspielzeug u. Kataloge. Merk, Klosterbergestr. 13, Magdeburg, 3011

Biete 3 versch. Loktypen der BR 99 $H0_m$, 130,– M. Suche HERR-Personenw., Güterw., Rollw. H. Estel, Lerchaweg 31, 93/20, Meißen, 8250

Verkaufe Gartenbahn (Schmalspur M = 1:22,5), 1 Lok (B n2), 2 Güterwagen, für 1 400,– M, nehme evtl. ETA 177 u. BR 91 (H0) in Zahlung. Zuschr. an: G. Hering, K.-Liebknecht-Str. 7, Zeuthen, 1615

Verkaufe „me" 8/76–9/81 (9/77 fehlt). Krebs, G.-Keller-Str. 35, Dresden, 8029

Verkaufe „Die Müglitztalbahn", „Der Bayrische Bahnhof in Leipzig", „Die Brandenburgische Städtebahn", „Straßenbahnen in K.-M.-Stadt", Eisenbahn-Jahrbücher 1966, 1971–1975, Udo Becher: „Auf kleinen Spuren", „Modellbahnkalender 1978", „me" 1979, außer 1 und 3, 1980 bis 1984 kompl., versch. H0-Radsätze, Durchmesser 11, 14, 15 mm, St. 0,80 b. 1,– M. H. Eichhorn, M.-Benkwitz-Str. 19, Zeitz, 4900

Verkaufe umständeh. H0-Modelleisenbahn-Schrankanlage, Schrankgr. 3,20 m × 0,83 m × 1,57 m, Anlagengr. 3,20 m × 2,60 m (6 Anlagenteile), Anlage ausbauf., z. Z. mit 18 m Gleis u. 4 Weichen, eingeb. Schaltpult mit 3 elektron. Fahrregl., f. 600,– M. Schriftl. Anmeldung erbeten. Gerhard Zäbisch, Wittstockstr. 11, Leipzig, 7050

Verkaufe rollendes Material Spur N, m. viel Zubehör, f. 800,– M, u. „me" Jg. 1980. Kirmse, W.-Seelenbinder-Ring 15, Stendal, 3500

Verkaufe Loks BR 01.S, 89,– M; BR 52. 19–20, 82,– M; BR 55 (DR), 45,– M; BR 75 (SNCF), 41,– M; BR 86, 46,– M; Old-Timer KPEV G8.1 u. 5 Güterw. (Gml, Ocmlk), 120,– M; Wagen (DR) Gwhu oz, Stückg. 5,– M; Zhh Minol, 7,– M; Ommru OPW, 5,– M; (FS) Martini, 5,– M; (DSB) Carlsberg, 5,– M; (DB, rot) Pwi32, 5,– M; Langenschwalbacher (426/37), 3 Stck., je 10,– M; Städteexpr. Bme, 3 Stck., je 12,– M. Suche Dampflok-Archiv Bd. 2 u. 3; „Dampflok in Glasers Annalen", alle Bd.; „Dt. Eisenbahn 1835–1985", „Lokomotiven alter dt. Bahnen", „Geschichte und Geographie der Deutsch. Eisenbahnen". R. Schurig, Goethestr. 68, Berlin, 1160

Verkaufe umfangreiches N-Material, u. a. M 61, S 699, BR 55, 65, 2× 118, 14 D-, 18 P-, 70 G-Wagen, 20 m Pilz-, 30 m PIKO-Gleis, 30 m Fahrleitung u. sehr viel Ersatzteile für Tfz. Wagen u. Zubehör, nur zus., Neuw. 1900,– M, für 1500,– M. S. Kluike, H.-Just-Str. 13, RSF, Berlin, 1071

Märklineisenbahn, Spur 00-III, von Sammler zu kaufen gesucht. U. Schlink, Zwikkauer Str. 95, Reichenbach, 9800

Plastmodellautos u. Matchboxmodelle gesucht. Jacobs, Sandstr. 70, Gardelegen, 3570

Verkaufe H0 BR 118, BR 244, BR 120, BR 01^5, BR 55^{25-56}, E 69 neuwertig, nur zusammen, 300,– M. St. Jaede, Goethestr. 42, Berlin, 1120

Verkaufe roll. Mat. in H0, alles neuw., nur zus., 900,– M. Liste anfordern! Nur Zuschriften an: E. Czekanowski, Leauerstr. 3, Bernburg, 4350

Eisenbahnanl. TT, 1,10 m × 2,80 m, 2teilg., klappbar, 2 Stromkreise, techn. u. gestalt. Raffinessen, einschl. Zubehör u. roll. Mat. f. 2000,– M zu verk. Detlef Gebühr, Dr.-Dinkler-Allee 9, Königsee, 6824

Verkaufe Modellbahnanl. H0, 1,5 m × 3,5 m, viele Extras, zus. Güterbhf., Trafos, Schaltpult, 2300,– M, Zeitschr. „me" 1954–84, versch. Jahrbücher. Tel.: Leipzig 4 10 38, ab 16.00 Uhr

---

Suche „Tfz-Merkbuch 64". Verk. Eisenbahn-Jahrb. 63/85, nur zus. Nette, Pfortastr. 19, Naumburg 3, 4800

Suche Dampfloks N (außer BR 65), auch Eigenbau. Angeb. an: L. Vetter, K.-Marx-Str. 16, Sohland, 8606

Suche in H0 Güterwagen mit Bremserhaus, Oberlicht-D-Zugwagen, Gepäckwagen, BR 23, 42, 84, 91. Biete TT 21 Loks, 15,– M, 60,– M, 90 Wagen, 3,– M, 10,– M, Pilzgleis in N BR 55 DR, leicht defekt, 40,– M. P. Mecklenburg, F.-Reuter-Str. 57, Schwerin, 2755

Suche dringend Schienenreinigungswagen oder Schienenreinigungslok, Dampflok BR 24, 23, 38, 42, 43, 56, 58, 66, 75, 81, 84, 91, SKL ETA 178 DB Schneeschieberfahrzeug für Schienen, Pferdefuhrwerke, im Tausch gegen größeren Posten Messer und Federleisten, pro Stück 5,– M, mit Wertausgleich. Köhn, Röhlstr. 19, Wittenberge, 2900

Gebe ab „me" 7/82, 10/82, 8/83, 10/83. Suche „me" 1/74, 5/75, 8/75, 7–9/76, 1/77, 3–12/77, 2/80, 11/80, 2–3/83. G. Scamoni, Filchnerstr. 52, Babelsberg, 1502

Suche „Die Dampflokomotive", Ausgabe 1965, zu kaufen. Zuschr. mit Preisangabe an: Baier, Rich.-Sorge-Str. 02 C, Aschersleben, 4320

Suche dringend Kardangelenk der ehemal. Fa. Rehse, Bohrung 25 mm. Fritze, Bretschneiderstr. 6, Leipzig, 7031

Suche: Holzborn-Dampflok BR 01-96, 97-99, Wendler-Dampfloks der DR, Verzeichnis d. dt. Loks 23–63, Glasers Annalen 11–18, 31–43 und 47–67. Dietmar Kirsche, W.-Pieck-Ring 8, Waren, 2060

Suche BR 55 N, auch Teile oder defekt. F. Stöckert, Volksgartenstr. 51, Leipzig, 7024

Suche für N BR 110, BR 106, BR 132, Dampfloks, außer BR 65, D-Zug-Wagen DB Straßenfahrzeuge. Biete für N einen 2teilg. Doppelstock; einen ČSD-Speisewagen, Typ Y; 2 ČSD-Liegewagen; einen ČSD-D-Zugwagen; einen BR 118, rot; 2 DSB D-Zugwagen; einen Schnelltriebwagen; Ersatzteile für BR 65. E. Grütmacker, Große Str. 75, Wittenburg, 2823

Suche in H0 Modernisierungswagen. Neukirch, Brückenstr. 21, F. 169, Jüterbog, 1700

Suche Eisenbahn-Buchb. „Die Entw. d. Lokomotive" u. alte Mod.-Bahn, Sp. 0 u. größer. Baudis, K.-Kollwitz-Str. 29, Großenhain, 8280, Tel.: 78 63

Verk. 4,10 m × 1,25 m gr. H0-Modellbahnanlage (klappb.) und rollendes Mat. u. viel Zubehör f. 850,– M. Brabandt, H.-Freitager-Str. 12, Meißen, 8250

Rezension

Rolf Schönknecht: „Express ins dritte Jahrtausend", Urania-Verlag Leipzig · Jena · Berlin, 1986, 248 Seiten, zahlreiche Abb., z. T. farbig, 24,– Mark

Wie vielfältig Transporte von Personen und Gütern heute sind und morgen sein werden, das vermittelt dieses an populärwissenschaftlichen Informationen reiche Buch. Dabei gebührend berücksichtigt wurde auch der schienengebundene Verkehr. Das trifft faktisch für alle fünf Kapitel dieses Nachschlagewerkes zu. Im Abschnitt „Vom Fußgänger zum Kosmonauten" wird sehr anschaulich begründet, weshalb es in unserer heutigen Zeit so dringend erforderlich ist, Transporte energiegünstig und zugleich umweltfreundlich zu gestalten. Während die Verkehrsexperten noch vor rund 15 Jahren glaubten, den elektrisch betriebenen Nahverkehr auf der Oberfläche ganz ersetzen zu können, geht der Trend heute wieder weltweit in die entgegengesetzte Richtung. Dieser Frage ist auch der zweite Abschnitt „Reiseverkehr in nah und fern" gewidmet. Interessante Zahlen unterstreichen beispielsweise die Nahverkehrsprobleme unserer Zeit. So beträgt heute die Geschwindigkeit eines Verkehrsteilnehmers von Haus zu Haus trotz vielfach zeitgemäßer Beförderungseinrichtungen nur ganze 15 km/h.

Nicht weniger spannend für den Leser ist der Abschnitt „Fünfzig Milliarden Tonnen in Bewegung". Er beschäftigt sich mit dem modernen Güterverkehr. Auch dabei wird die dominierende Rolle der Eisenbahn sichtbar, aber es werden auch die Vor- und Nachteile anderer Verkehrsträger, etwa des Rohrleitungstransportes, unterstrichen. Hochsee- und Binnenschiffahrt werden ebenfalls berücksichtigt. Unter der Überschrift „Verbunden und verkettet" wird deutlich gesagt, daß sich die verkehrswissenschaftlichen Erkenntnisse für die Zukunft nicht auf einen Verkehrsträger orientieren, wie vielleicht das Flugzeug, sondern das sinnvolle Zusammenwirken aller Verkehrsträger erforderlich machen.

Schließlich gibt der letzte Abschnitt dieses Buches einen Überblick über die Zukunft der Verkehrstechnik vom Magnetkissenzug über Kabinentaxis bis zu unterirdischen Röhrenbahnen. Wenn auch gerade dieses Kapitel noch Zukunftsmusik ist, dürfte es gerade deshalb sehr lesenswert sein. Wie überhaupt sich das gesamte Buch mit großer Sach- und Fachkenntnis in einer geschliffenen Sprache dem Leser präsentiert. Es kann allen Verkehrsfreunden empfohlen werden.

Wolf-Dietger Machel

Falls dieser Buchtitel im Handel bereits vergriffen ist, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen!

Hans-Joachim Wilhelm (DMV), Berlin

Schmalspurbahnen im Garten

„Der Berliner liebt det Jrüne!" Was angesichts der vielen Wälder und Seen rings um die 750jährige Stadt sicher nicht verwundert. Doch hätten Sie geahnt, daß es hier recht viele Modelleisenbahnfreunde gibt, die im Mai/Juni ihre Koffer und Kisten packen und ihr liebstes Hobby, die Gartenbahn, mit ins Grüne, also auf das Grundstück oder in den Garten, schleppen? Bestimmt nicht! Auch wenn es einst in Sachsen, im Harz, in Mecklenburg oder der Lausitz zahlreiche Schmalspurbahnen mit historisch bemerkenswerten Aspekten gab, so begeistern sich in unserer Hauptstadt zahlreiche Modelleisenbahner für dieses Thema. Sie erforschen die Vergangenheit der Bahnen und bauen einzelne Fahrzeuge in den Nenngrößen 0, I_m und II_m nach. Und wo anders als im Garten läßt sich das an langen Winterabenden Geschaffene ausprobieren, zur vollen Geltung bringen?
Wir haben schon des öfteren darüber berichtet und sowohl faszinierende Eigenbauten als auch gut gestaltete Gartenbahnanlagen vorgestellt. Das ist Modellbahn zum Anfassen, an der alles deutlich detailliert wurde, und die deshalb dem großen Vorbild wohl am nächsten kommt. Oft zeigt sich hier auch die besondere Vorliebe für eine ganz bestimmte Bahnverwaltung, Privatbahn bzw. Schmalspurstrecke.

In den letzten Jahren erfreuen sich diese Nenngrößen wachsender Beliebtheit. Was zweifellos auch mit daran liegt, weil einige Arbeitsgemeinschaften wie die 3/42 Marienberg, 3/85 Werdau und 3/18 Radebeul einzelne Bauteile als DMV-Kleinserien anbieten bzw. viel für die Öffentlichkeitsarbeit tun. Erinnern wir uns nur an die Gartenbau-Ausstellung im Kulturhaus des VEB Planeta Radebeul, über die „me" im Heft 3/1986 berichtete. Oder denken wir an die schon traditionellen Ausstellungen der AG 1/13 „Weinbergsweg". Diese Berliner Arbeitsgemeinschaft hat in den vergangenen Jahren stets solche Fahrzeuge gezeigt. Anläßlich des Berlinjubiläums präsentieren sie u. a. dieser Tage eine Gartenbahnanlage!
Wie groß aber die Resonanz wirklich ist, beweisen die ebenfalls regelmäßig stattfindenden Gartenbahntreffen im Kreis- und Stadtmuseum Werdau. 1986 hatte die AG 3/85 Anfang Juni eingeladen – und es kamen mehr als 200 interessierte Modellbahnfreunde, um sich kennenzulernen bzw. um Erfahrungen auszutauschen.
Längst ist unser Hobby Modelleisenbahn keine Angelegenheit mehr hinter verschlossenen Türen. Es gewinnt als aktives Freizeitvergnügen immer mehr an Bedeutung. Wobei nicht nur Freundschaften geschlossen werden, sondern vor allem Familien-Feste stattfinden. Von einem soll deshalb die Rede sein ...

Eine Gartenbahn ist kaum transportabel, d. h. man kann lediglich das eine oder andere Fahrzeug mitnehmen, um es den „Kollegen" vorzuführen. Schließlich sind nicht alle Zaungäste vom Fach! Was geschieht aber, wenn ein Modellbahnfreund ein Gartenbahn-Jubiläum feiert?
Im Sommer 1985 hatte der Berliner Lutz Haberditzl einige Modelleisenbahnfreunde eingeladen, um das fünfjährige Bestehen seiner „Spreewald-Gartenbahn" zu begehen. Und so wurde für einen Sonnabend der Garten im Süden Berlins zu einem Schmalspur-Dorado. Obwohl es sonst auf der Spreewaldbahn en miniature sehr „vorbildgetreu" zugeht, waren an diesem Tag sämtliche Vorschriften außer Kraft gesetzt. Da sah man auch Fahrzeuge der Harzquerbahn, der „Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn" und diverse andere Modelle über die 85 Meter lange Strecke zukkeln. An der die wohl markantesten Bahnhöfe Straupitz, Byhlen und Burg (Spreewald) auch im Modell nachgebaut wurden. Einige Freunde hatten sogar ihre neuesten Bastelergebnisse – Figuren – sowie Straßenfahrzeugmodelle mitgebracht.
Daß sich die Ehefrauen irgendwie selbst unterhalten mußten, schien unausweichlich. Jedoch waren sie sehr um das leibliche Wohl ihrer „spielenden" oder „stark beschäftigten" Männer bedacht.
Allerdings sind solche „Gartenbahn-Feten" für die Nachbarn weitaus amüsanter. Denn wann sieht man schon so viele „Verrückte" sich im Gras wälzen, Lokführer spielen oder mit aller Akribie eine Lokomotive bestaunen? Viel wichtiger ist aber, daß man sich dabei erholt und entspannt (... det Jrüne!), ja unsagbar viel Freude empfindet. Möglicherweise sind das sogar Gründe, weshalb solche „Gartenbahntreffen" während der Saison fast regelmäßig stattfinden. Wie wir wissen, nicht nur in Berlin!

1 Hochbetrieb im Bahnhof Straupitz, einem der beiden Gartenbahn-Endpunkte. Die Gleisanlagen dieses Kopfbahnhofes wurden im Modell nicht vollständig nachgebaut, wohl aber das imposante Empfangsgebäude. Natürlich hat es beim großen Vorbild dieses einträchtige Miteinander so unterschiedlicher Fahrzeuge nicht gegeben: den VT 133 523 der Spreewaldbahn, die sächsische IK der „Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn", vor der Mallet-Tenderlok 104 der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft.

2 VT 137 322 im Haltepunkt Schmogrow; dieser in der Nenngröße I_m gebaute Triebwagen stammt aus der Werkstatt von Wolfgang und Heinz Frey in Seifhennersdorf.

3 Ein Blick ins Bw Straupitz, dessen (Modell-)Anlagen sowohl in den Längen- und Breitenmaßen um 50 % verkleinert dargestellt wurden. Man kann sich aber unschwer vorstellen, wie abwechslungsreich es hier zugeht! Während des Fototermins befanden sich gerade der VT 137 561 und die 99 5633 der Spreewaldbahn im Depot. Im Hintergrund wartet der VT 137 322 auf seinen nächsten Einsatz. Auch die beiden Oberlausitzer, der mit Holz beladene O-Wagen sowie der zweiachsige Personenwagen der „Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn" (ZOJE) stammen aus der Freyschen Werkstatt!

4 Heute ist nicht viel los in Byhlen. Die Gäste von der „ZOJE" haben es scheinbar eilig, denn ...

5 ... die aus Burg (Spreewald) kommende 99 5901 wartet bereits. Bei einem Gartenbahntreffen ist es eben möglich, daß sich eine Lokomotive der Harzquerbahn auf die Spreewaldbahn verirrt. Aufmerksamen Lesern ist natürlich längst aufgefallen, daß es sich hierbei um ein „Scheidler-Modell" handelt. Die Harzquerbahn im Maßstab 1:22,5 des Berliner Modellbahnfreundes Karl Scheidler haben wir schon im „me" 9/1985 vorgestellt. Übrigens ist es gar nicht so leicht gewesen, dieses gelungene Modell zwischen den Koniferen qualmen zu lassen!

6 Und was wäre wohl ein Gartenbahntreffen ohne Fachsimpelei? Während sich die Ehefrauen bei Kaffee und Kuchen über die aktuelle Mode austauschen, berauschen sich die Herren – oder sollten wir sie nicht lieber Gartenbahner nennen? – an einer kleinen Lok ... Hier demonstrieren Heinz und Wolfgang Frey ihr selbstgebautes Modell der sächsischen IK den Modellbahnfreunden Karl Scheidler (verdeckt), Klaus Kieper und Lutz Ziebell (v. l. n. r.). Wann hat man schon mal das Glück, ein erfolgreiches Wettbewerbsmodell so richtig aus der Nähe bestaunen zu dürfen!
Fotos: Verfasser

Vorschau

Im Heft 2/87 bringen wir u. a.:

Die Leipziger Überlandstraßenbahnen;

Die letzten Lokomotiven der Baureihe 86 in der DDR;

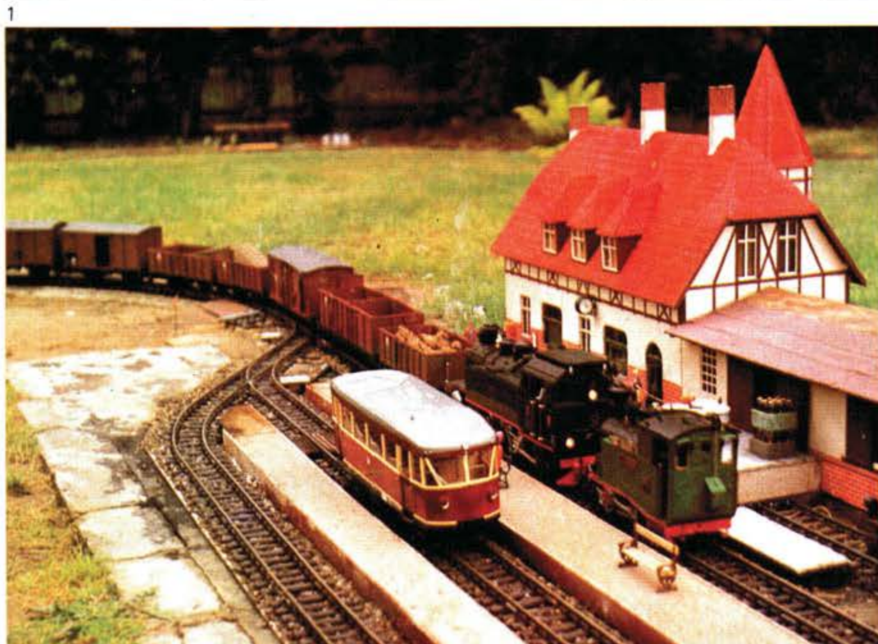
XXXIII. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1986 in Budapest;

TT-Heimanlage;

Junior-Seite.

mosaik

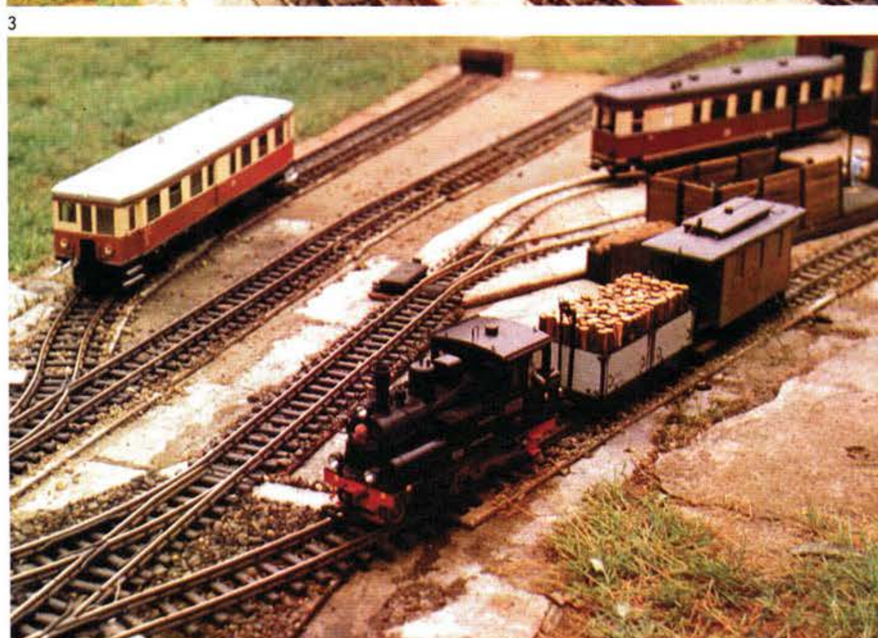
1



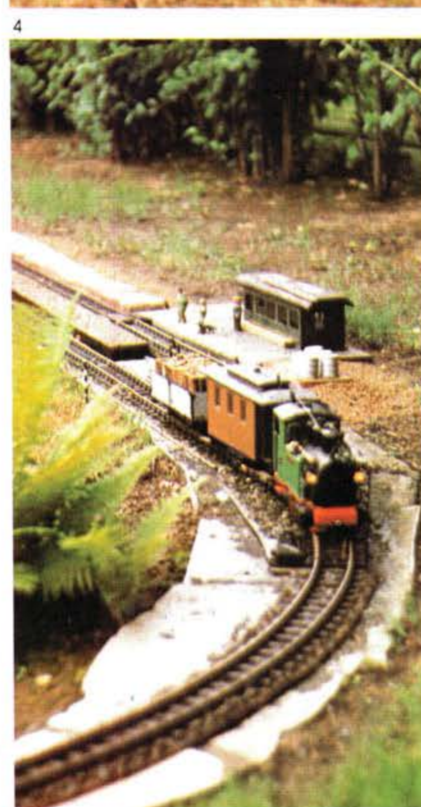
2



3



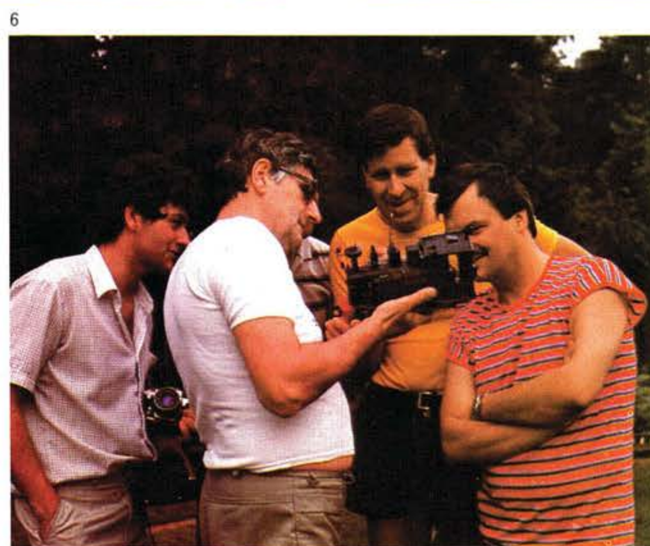
4



5



6



Schmalspur Romantik! Neu konzipiert ist inzwischen die im Heft 1/1983 vorgestellte H0e-Heimanlage von Werner Hammer, Thyrow. Wie ein Blick auf die kleine Draisine und die Lokomotive 99 4503 beweist, sind inzwischen weitere reizvolle Details hinzugekommen.

Foto: J. Nagel, Berlin

